

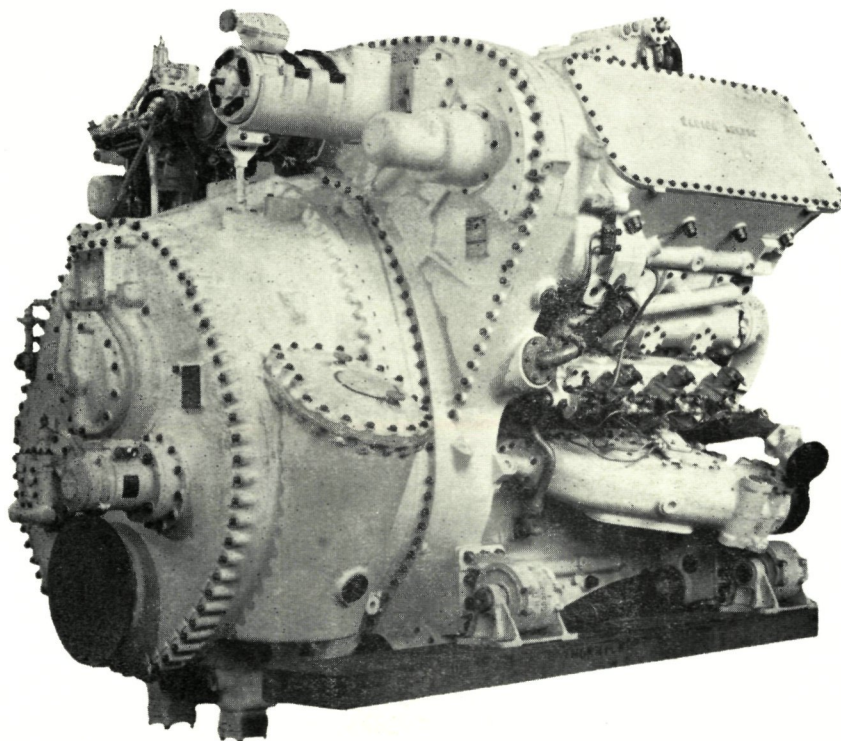
NEPTUNUS

info marine

2



RUSTON PAXMAN



Typical 9 cylinder NAPIER DELTIC engine
complete with integral reverse/reduction gearbox.

NAPIER DELTIC ENGINES FOR MINE COUNTER MEASURES VESSELS

provide demonstrated :

**LOW NOISE (CLADDING)
MINIMUM VIBRATIONS
NON MAGNETIC VERSION AVAILABLE**

AND ARE IN SERVICE WITH MANY NAVIES THROUGHOUT THE WORLD

AMERACE S.A.
Chaussée de la Hulpe 181
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657



**INTAIR
DIVISION**

RUSTON PAXMAN DIESELS Ltd.
Po. Box 8
Paxman works Colchester
Essex CO1 2 HW
ENGLAND

NEPTUNUS

info marine

oktober 1975 - 23e jaargang

Nr. 2

octobre 1975 - 23e année

No. 2

sommaire neptunus

inhoud neptunus

l'or noir de la mer du nord
par j.m. de decker

de schelde-rijnverbinding
door lutra

chronique de la voile
par le lieutenant de vaisseau 1e cl. p. benoidt

maritiem panorama
door korvetkapitein (r) h. rogie

woorden uit de zeemanskist
door oppermeester j.-b. dreesen

on her majesty's service
door korvetkapitein c. jacobs

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info-marine

info-reserve

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Medewerkers Info-Marine

Collaborateurs Info-Marine

1LZ N. Helmoortel (COMIENAV), 1LZ
J. Vandewalle (COMLOGNAV), VTZ W.
Manhaeve (COMOPSNAV), 1MC R. Of-
fermans (COMIENAV), 1MC A. De
Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch. Van-
daele (COMLOGNAV), 1MC Desmet
(COMSERVOST), 1MC M. Stevens (NAV-
COMPORTOST), 1MR E. Wets (COMOP-
SNAV), 1MR Malfait (NAVCOMPORT-
ZEB), 1 OM Van Hoof, 1 MC Van Loocke

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, pu-
blicité, 't winkeltje

Correspondance, changements d'adresse,
publicité, la boutique

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité

C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende

Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30

van Neptunus/Oostende

200 F gewoon - normal

500 F ere - d'honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,

D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont,

A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van

Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Ver-

boven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dreye-

pondt, A. Schram

l'or noir de la mer du nord

Par J.M. de Decker

Great Yarmouth, une station balnéaire située à quelque 200 kilomètres au nord-est de Londres, une station paisible qui ne vivait que trois mois par an et, une fois la saison touristique passée, retombait dans sa torpeur habituelle du début de l'automne à la fin du printemps suivant, Great Yarmouth, une localité jusque hier sans histoire, est en passe de devenir une localité qui prendra sa place dans l'Histoire. Sans grand mérite, d'ailleurs. Par la force des choses ; pour la simple raison qu'on a découvert des hydrocarbures dans la mer du Nord - pétrole et gaz naturel - et qu'elle en est actuellement la principale bénéficiaire.

Elle est devenue, en effet, la première base opérationnelle d'une entreprise qui coûte, et va coûter un certain temps encore, des milliards par an pour en rapporter infiniment plus dans un avenir relativement proche.

Là où il n'y avait rien ou plus rien, un port entier a été reconstruit avec ses quais, ses jetées, ses installations techniques, ses aménagements, par les compagnies pétrolières. Great Yarmouth est devenue un des hauts-lieux de l'une des plus redoutables aventures dans lesquelles se soit jamais lancée l'industrie pétrolière. Derrière elle viennent, mais assez loin, d'autres villes du littoral et de la Grande-Bretagne : Grimsby, Lowestoft, Scarborough, ainsi qu'Aberdeen en Ecosse.

Inutile de dépeindre la joie des hôteliers, restaurateurs, tenanciers de « pubs » et commerçants locaux qui n'arrêtaient pas d'héberger, restaurer, abreuver et approvisionner des centaines de nouveaux clients en provenance de tous les coins du monde qui, attirés par les fortes odeurs de pétrole et de gaz se dégageant de la région, y ont élu temporairement domicile.

Quand le scotch ne coule pas à flots pour fêter les retrouvailles de Jack, fraîchement débarqué de Lybie, avec son vieil ami Tom qu'il n'avait revu depuis le Vénézuëla, c'est la pompe à bière qui fonctionne à une cadence accélérée en l'honneur d'Elmer, retour du Golfe Persique, qui vient de retrouver un de ses anciens compagnons de travail du Texas.

Aussi important qu'il soit, le débit de bière, alcools et spiritueux de l'ensemble des établissements de Great Yarmouth, Grimsby, Lowestoft, Scarborough et Aberdeen réunis ne représente qu'une goutte

d'eau dans l'océan de pétrole que recèlent les fonds de la mer du Nord.

« La mer du Nord, c'est presque ce qui se fait de mieux après le Moyen-Orient. On ne connaît dans le monde qu'une centaine de gisements de plus d'un milliard de barils (150 millions de tonnes : soixante se trouvent au Moyen-Orient, dix en Mer du Nord », a affirmé le géologue en chef de la British Petroleum.

— « C'est presque ce qui se fait de mieux après le Moyen-Orient, mais, tout compte fait, la Mer du Nord ne recèle pas plus de 2 % des réserves prouvées de pétrole dans le monde, alors que le Moyen-Orient en possède 59 % », rétorquent des esprits moins optimistes. « Il faudrait qu'on découvre en Mer du Nord cinquante gisements de la taille d'Ekofisk ou de Forties pour que l'indépendance énergétique de l'Europe soit assurée ».

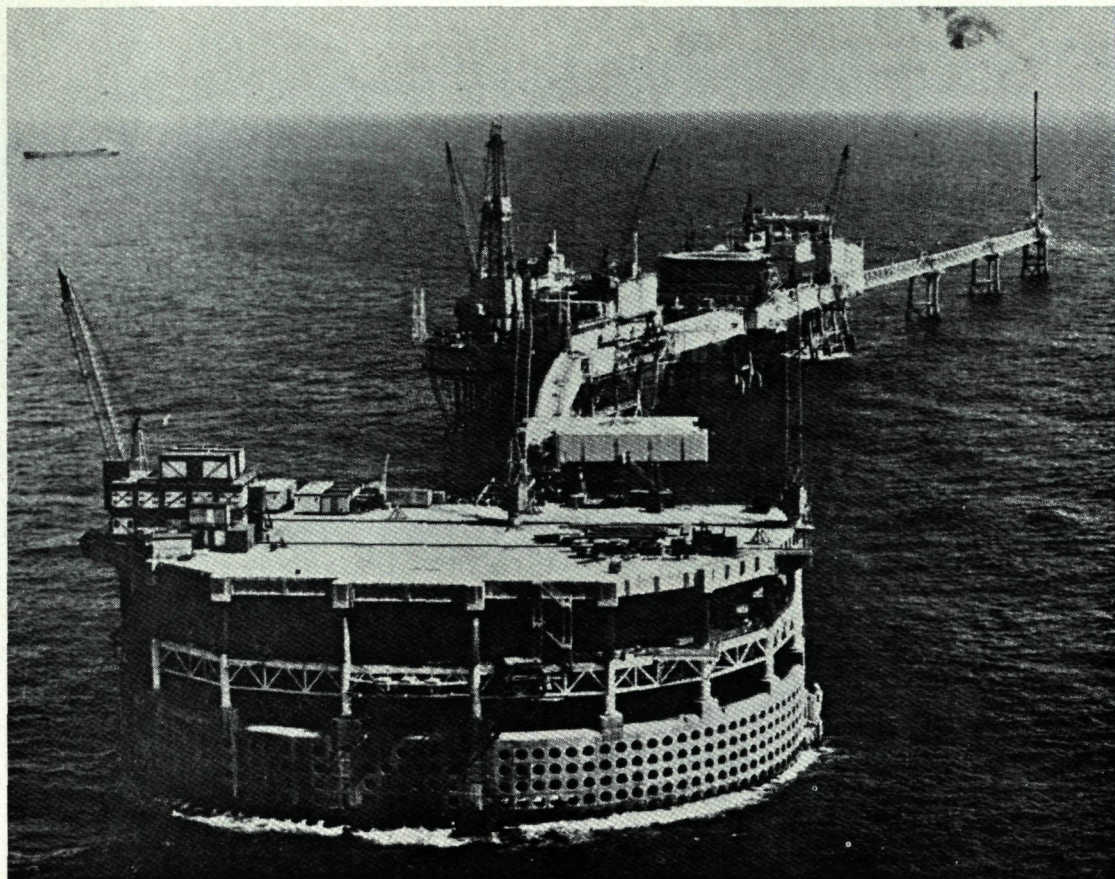
— « Ce n'est pas exact, répond le professeur Odell, l'un des plus grands experts européens en matière de pétrole. D'ici 1983, les gisements actuellement découverts en Mer du Nord produiront plus de 300 millions de tonnes de pétrole pour une consommation européenne prévue de 600 millions de tonnes. Si l'on y ajoute le gaz naturel, le charbon et l'énergie nucléaire, on arrive à un pourcentage de ressources de 75 % par rapport aux besoins de notre continent ».

L'éternelle controverse entre les Docteurs Tant Mieux et les Docteurs Tant Pis.

Quoi qu'il en soit, dans l'état actuel des choses, les seuls gisements de pétrole et de gaz naturel découverts aujourd'hui en Mer du Nord doivent permettre à l'Europe de couvrir 30 % de ses besoins en hydrocarbures d'ici cinq ans. Ce n'est déjà pas si mal.

Les recherches pétrolières en Mer du Nord ont débuté à la fin des années 50. Le premier grand gisement fut découvert au large des côtes norvégiennes en 1969. Sa production est dès à présent de 15 millions de tonnes par an pour un pays qui en consomme à peine la moitié. L'exportation du surplus représente 8 % du produit national brut et 20 % du commerce extérieur norvégiens.

Le jour où, comme on s'y attend, la production du seul gisement Ekofisk atteindra 80 millions de tonnes, si pas plus, la Norvège sera devenue le Koweït du Nord.



Le plate-forme de production « EKOFISK ».

On est loin de s'en plaindre à Oslo. Chez les autres riverains de la Mer du Nord, Grande-Bretagne exceptée, on apprécie moins. On sourit, bien sûr, puisqu'il semble que le résultat des recherches dépasse les espérances et que tout le monde en tirera bénéfice. Mais on sourit une peu jaune en pensant aux accords signés à Genève, en 1958, à une époque où le pétrole de la Mer du Nord n'était qu'une espérance.

Ces accords, qu'on se reproche aujourd'hui d'avoir signés surtout en Allemagne et en France, ont découpé la Mer du Nord en tranches inégales, la quote-part attribuée à chacun des signataires étant proportionnelle à l'étendue de ses rivages.

D'où le cadeau impérial reçu par les Anglais : 46,5 %, près de la moitié de la Mer du Nord, et le cadeau royal reçu par les Norvégiens : 25 %. Personne, à l'époque, n'avait soupçonné le caractère colossal d'une acquisition qui ne coûtait qu'un trait de plume. Les hydrocarbures de la Mer du Nord n'existaient que sur le papier.

D'où aussi les mines renfrognées aujourd'hui des Pays-Bas, 10,5 % ; du Danemark, 9,6 %, de la République Fédérale, 7 % et surtout de la Belgique et de la France, 0,7 %.

L'injustice de cette répartition s'avère aujourd'hui flagrante. Elle ne tient compte ni du chiffre des populations, ni des besoins. Seule l'étendue des rivages a été prise en considération. Elle constitue un déni de l'idée européenne. Mais un accord est

un accord. L'excuse de l'incompréhension de certains de ses signataires ne suffit pas à les absoudre.

Les parents pauvres de la Mer du Nord n'ont même pas eu la chance avec eux. L'Allemagne, la Hollande et le Danemark n'ont découvert que de petits gisements dans leur zone. France et Belgique : zéro. Elles n'ont pour toute consolation que celle de jouer un rôle important dans la recherche et l'équipement nécessaire à l'exploitation des richesses de la Mer du Nord.

La Norvège avait fait mouche du premier coup avec Ekofisk. La Grande-Bretagne dut attendre deux ans encore avant de pouvoir crier victoire. C'est en 1971, en effet, que les sondages effectués dans les eaux écossaises à partir de 1967, révélèrent la présence du champ Forties. En août 1972, Shell-Esso découvrent un gisement à peine moins important : Brent, au large des îles Shetland. Et, un an plus tard, Ninian. A l'heure actuelle, onze champs de pétrole et six champs de gaz sont reconnus exploitables dans la zone britannique.

Les réserves maximales en pétrole de la Grande-Bretagne pourraient atteindre 5 milliards de tonnes, chiffre qui se compare à ceux des Etats-Unis, de l'Irak ou de l'Irak. Divine surprise que la Providence, presque au dernier moment, faisait à une nation gravement menacée de déclin. D'autant plus que le pétrole n'est pas seul. Le gaz naturel de la Mer du Nord, découvert en 1965, exploité dès 1967, couvre déjà plus de 90 % de ses besoins.

D'ici 1980, elle pourrait exporter d'importants tonnages et serait redevenue un pays riche. Riche ! Finie, l'éternelle angoisse pour la balance des paiements, l'économie du « stop and go » ! L'énergie abondante et sûre attirera les investissements, l'Angleterre redeviendra l'usine de l'Europe.

Très bien. Comme Perrette et son pot au lait, les gouvernants, conservateurs ou travaillistes, ont édifié là dessus le château de leurs espérances. Mais, pour l'instant, cela n'est encore qu'un rêve. Certes, le pétrole est bien là, et l'objectif de produire 100 ou 150 millions de tonnes en 1980 ne semble pas chimérique. Mais personne n'en jurait, car les obstacles, déjà, s'accumulent.

— Le premier gros problème, dit Frank McFadden, l'un des directeurs-généraux de la Royal Dutch-Shell, est celui des plates-formes de production. Dans l'état actuel de la technologie, la production en haute mer (jusqu'à 200 mètres de fond) exige ces énormes structures d'acier ou de béton qui peuvent atteindre 335.000 tonnes et 235 mètres de haut. Mais la Grande-Bretagne manque de main d'œuvre qualifiée pour les construire. Cause essentielle : « Mauvaises relations sociales, faible productivité », disent les pétroliers. Le rythme du développement va être déterminé par les ressources humaines et, de l'avis de certains, ce développement va buter sur une pénurie d'hommes qualifiés à tous les niveaux.

Construire les plates-formes n'est pas facile ; encore faut-il, d'abord, pouvoir ouvrir les chantiers. Or, convaincre les paysans écossais de sacrifier leurs pittoresques paysages au dieu Pétrole s'est révélé une tâche des plus épineuses. Tout le long de la Mer du Nord, ils se sont mobilisés contre les compagnies et le gouvernement. En différents endroits, ils ont réussi à bloquer d'importants projets de chantier.

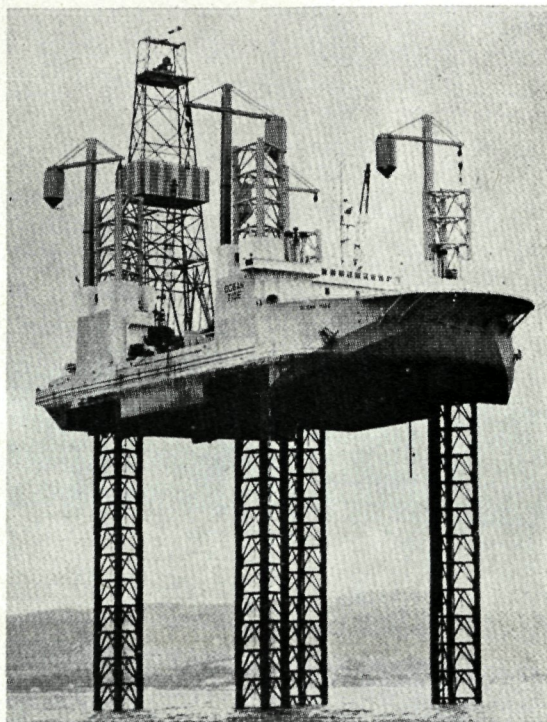
Quoi qu'il en soit, dix sept plates-formes sont en construction à l'heure actuelle, dont sept en Ecosse et le reste en Angleterre, en Norvège, en France et aux Pays-Bas. Sept autres devraient être commandées bientôt, et une trentaine dans les deux années qui vont suivre si l'on veut tenir l'objectif 1980. La question qui reste ouverte est de savoir quelle part du gâteau l'industrie anglaise sera capable d'obtenir.

Car les plates-formes utilisées en Mer du Nord doivent être des super-plates-formes pour être à même de répondre aux conditions de travail particulières dans lesquelles se fait celui-ci.

Nulle part au monde, les sondages et l'exploitation du sous-sol marin ne présentent autant d'aléas qu'ici. Cette étendue d'eau recouvrant 500.000 kilomètres carrés est peu profonde (90 mètres au plus). Le vent, les vagues, les courants, le froid ne sont pas tellement pire qu'ailleurs, chacun de ces éléments pris à part. Réunis, ils constituent une conjonction particulièrement défavorable et imprévisible.

— « L'aventure de la Mer du Nord représente l'une des plus redoutables aventures dans lesquelles l'industrie pétrolière se soit jamais lancée », dit Peter Wainwright, directeur des travaux de la Continental Oil Company.

Les assureurs partagent cet avis. La Mer du Nord est leur cauchemar. En moins de quatre ans, le Lloyd's de Londres a déboursé plus de cinq milliards de francs en indemnisation de sinistres. Aussi les taux d'assurances des plates-formes de forage et de production ont-ils été considérablement augmentés et les primes atteignent-elles jusqu'à 35



La plate-forme de forage pétrolier « Ocean tide », en Mer du Nord britannique.

millions de francs par an pour un engin de 400 millions de francs. Avec les primes complémentaires relatives aux équipages et aux installations, le total peut dépasser largement les 40 millions de francs. Bien peu des plates-formes s'en tirent sans dommage. Entre les vents violents (de 50 à 150 kilomètres à l'heure pendant un quart de l'année et une moyenne de 36 km/h pendant les trois autres quarts) qui soufflent dans une direction et les courants sinueux qui s'acharnent sur elles pour les entrainer d'un autre côté, elles sont soumises à des efforts démesurés.

Quand les recherches pétrolières commencèrent en Mer du Nord, les constructeurs de plates-formes furent priés d'envisager des vagues de vingt mètres de haut ; l'expérience a montré qu'elles atteignent dans les grands mauvais temps d'hiver jusqu'à trente mètres, soit douze mètres de plus que sur le champ pétrolifère marin du golfe du Mexique, berceau de typhons.

Le premier désastre important survint en décembre 1965. La plate-forme de forage « SEA GEM », affrétée par la British Petroleum et improvisée à partir d'un caisson récupéré du débarquement de Normandie, venait juste de découvrir une première poche de gaz à 68 kilomètres au large des côtes du Lincolnshire.

Ce triomphe vira à la tragédie lorsqu'on se prépara à la remorquer vers un autre emplacement. Sans que rien n'ait permis de le prévoir, deux de ses douze piliers en acier s'affaissèrent. Le plancher de forage s'effondra et l'engin, qui pesait 5.600 tonnes bascula, précipitant dans une mer force 8 ses 32 hommes d'équipage. Vingt et un d'entre eux, seulement, furent sauvés.

Trois ans plus tard, une partie d'une plate-forme de forage de la Conoco fut renversée, à l'est de Grimsby, par des vents de 145 km/h et des vagues hautes de 14 mètres. Par une chance inouïe, aucune perte de vie humaine ne fut à déplorer, mais le montant des dégâts se chiffra à plusieurs dizaines. Au début du mois de novembre 1970, une vague de plus de 30 mètres de hauteur s'abattit sur le pont de l'« OCEAN VIKING », une plate-forme installée au milieu du champ Ekofisk, à un endroit constituant le centre géographique de la Mer du Nord. A l'heure actuelle, l'explication du phénomène reste un mystère pour les géologues qui se bornent à déclarer qu'il est susceptible d'avoir des effets désastreux.

Il en eut en l'occurrence. Sous l'effet combiné du vent, des courants et de ladite vague, l'île flottante, de la surface d'un terrain de football et d'un poids de 15.000 tonnes que constituait l'« OCEAN VIKING » s'arracha de son ancrage - des chaînes d'une longueur de 800 mètres assurées par 8 ancres de 15 tonnes chacune - et se mit à dériver en direction des côtes écossaises.

Cette errance vagabonde lui permit de couvrir 200 kilomètres avant que la flottille de remorqueurs lancée à sa poursuite ne redevenne maîtresse de la situation. Là encore, il n'y eut pas de perte de vie humaine, mais les 50 techniciens se trouvant à bord de la plate-forme n'eurent pas de peine à s'imaginer le sort qui eût été le leur au cas où l'« OCEAN VIKING » aurait chaviré, la température de la mer, à l'époque, ne dépassant pas 10 degrés.

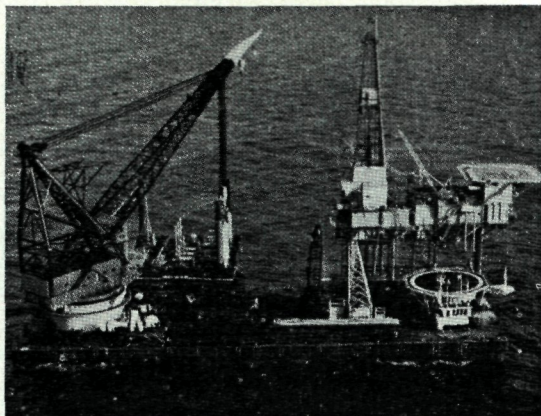
Ces incidents, et d'autres du même genre, obligèrent les constructeurs à revoir leurs calculs sur base de paramètres nouveaux ; hauteur des vagues, 23,5 mètres au lieu de 20 ; vitesse du vent 150 km au lieu de 120. En attendant que les nouvelles spécifications soient établies, le travail fut interrompu sur les chantiers de construction. Dix mois furent ainsi perdus.

Au fil du temps et à force d'expériences, les pétroliers de la Mer du Nord se sont familiarisés avec les conditions de travail bien particulières que présente celle-ci. Aujourd'hui, son cas est à peu près élucidé. Cela n'en rend pas plus facile l'exploitation des gisements d'hydrocarbure qu'elle recèle. Une chose est certaine, en tous cas, c'est que tous les techniciens de la recherche et de l'exploitation maritime du pétrole, aussi chevronnés qu'ils soient, qui besognent à l'heure actuelle en Mer du Nord ont dû réapprendre leur métier.

Ils ont appris que travailler dans le Golfe du Mexique, considéré jusque là comme le chantier le plus dangereux du monde, était une sinécure à côté de ce qui les attend dans la Mer du Nord. Dans le Golfe du Mexique, les ouragans « téléphonent » leurs coups à l'instar de boxeurs débutants, laissant à l'adversaire le temps de replier les piles de sa plate-forme et aux remorqueurs, celui de la déplacer vers des eaux plus calmes. La Mer du Nord, elle, ne prévient pas.

Ils ont appris à construire des plates-formes assurant une stabilité maximum dans une des mers les plus dures du monde, où les tempêtes, sans jamais atteindre la force d'un ouragan, sont plus fréquentes et infiniment plus longues que partout ailleurs puisqu'elles s'étalent entre octobre et avril, obligeant les aventuriers du pétrole à accumuler dans les longues journées de l'été les travaux les plus difficiles et les plus dangereux.

Ils ont appris à souder sous l'eau à 150 mètres de profondeur, alors que précédemment 70 mètres con-



stituaient le record absolu. Onze plongeurs parmi les quelque 600 opérant en permanence en Mer du Nord le leur apprirent au prix de leur vie.

Le plongeur est le véritable héros de l'aventure pétrolière en Mer du Nord. Il y est l'homme à tout faire, le pompier volant si l'on peut dire. A tout moment et en toutes circonstances, il doit être prêt à intervenir. On a besoin de lui sur les navires de recherches pour aller voir d'un peu plus près ce qui se passe sous la mer ; sur les plates-formes de forage pour parer au plus pressé lorsqu'une avarie se produit ; à bord des barges poseuses de pipe-line pour surveiller la bonne marche des opérations, et des remorqueurs de haute mer lorsqu'il halent une installation d'une position à une autre. Vu l'importance des capitaux engagés, on lui demande de travailler vite et bien. Un diagnostic rapide s'il vous plaît, si quelque chose cloche à bord d'une plate-forme de forage. Les frais d'exploitation de celle-ci s'élèvent à 1.250.000 francs par jour. Une difficulté se présente dans la pose d'un pipe-line : plongée immédiate. La pose d'un pipe-line coûte 200.000 francs au kilomètre. Pas une seconde à perdre.

Et les plongeurs plongent. Dans une eau glacée, l'obscurité totale, une mer de boue, à des profondeurs variant entre 200 et 450 mètres. La plupart des travaux qu'on leur demande ne peuvent être exécutés sans trop de risques que durant la courte campagne d'été. Ils sont payés à la journée. Grassement. Mais très souvent leur vie est à ce prix.

On connaît les effets qu'exercent sur l'organisme humain des plongées dans des profondeurs allant jusqu'à 200 mètres. Au delà, c'est encore l'inconnu. On en est au stade expérimental. A ces profondeurs, on ne se risque que dans des cloches à plongée ou des sous-marins de poche, dont on ne sort que pour un temps extrêmement bref. Trois jours de décompression sont nécessaires pour chaque heure de travail.

Economiquement, ce n'est pas rentable. Les compagnies spécialisées dans ce genre de travail ont imaginé, dès lors, pour gagner du temps, de faire vivre leurs plongeurs entre deux plongées, dans des chambres de décompression, durant des périodes de une à trois semaines. Les effets à long terme sur un organisme soumis à pareil régime sont matière à conjecture. Quoi qu'il en soit, on trouve des volontaires disposés à courir le risque pour 175.000 francs par mois.

Les techniciens de la Mer du Nord ont dû apprendre aussi à organiser leur travail en fonction des conditions du terrain et du coût du financement de leur entreprise. Dans la meilleure des hypothèses, une plate-forme en état opérationnel n'y a que 70 % du rendement qu'on pourrait en attendre partout ailleurs. Les entrepreneurs indépendants qui effectuent les forages pour compte des compagnies pétrolières sur base de contrats de service exigent des contrats de deux à trois ans minimum. Le prix coûtant variant entre 1.250.000 et 2.000.000 francs par jour, on voit à quoi cela peut aboutir en cas d'erreur sur les promesses que révèle un gisement ou sur la situation géographique de celui-ci.

Apprendre encore à stocker sous la mer les quantités de pétrole ou de gaz suffisantes pour éviter les inconvénients de longs arrêts de production.

Le stockage se fait dans d'immenses tanks sous-marins en béton précontraint.

Ces tanks permettent aux pétroliers de se ravitailler malgré tout, lorsque l'état de la mer rend impossible l'accostage à une plate-forme. Le jour où l'achèvement des pipe-lines prévus les rendront inutiles sur ce plan, ils serviront de base pour les installations de séparation et de traitement de la production des gisements et pour les compresseurs des pipe-lines à gaz. On fait, ainsi, d'une pierre deux coups.

Il n'y a pas que les problèmes techniques qui empêchent bien souvent les pétroliers de la Mer du Nord de dormir. Il y a aussi les problèmes de financement.

Le montant des investissements est pharamineux. Nous avons cité quelques chiffres donnant une idée de ces montants. En voici quelques autres qui résument mieux la situation.

Pour le forage exploratoire, on utilise un complexe dont le coût se situe entre 1,5 milliard et 2 milliards de francs belges. Son exploitation revient à 1.250.000 francs par jour. La note est lourde lorsqu'on sait qu'il faut faire, en Mer du Nord, environ sept forages pour en trouver un qui soit rentable et qu'il faut près de 40 jours pour forer un puits.

Quant aux installations de production, elles reviennent aussi cher que celles de recherche. Leur coût d'exploitation est du même ordre de grandeur.

Tout cela, pour autant que les programmes de recherche, de forage et d'exploitation puissent être respectés. Le moindre retard se traduit par un certain nombre de millions supplémentaires. Or, il y a retard, et de plus en plus, pour des raisons absolument indépendantes de la volonté des compagnies opérant en Mer du Nord.

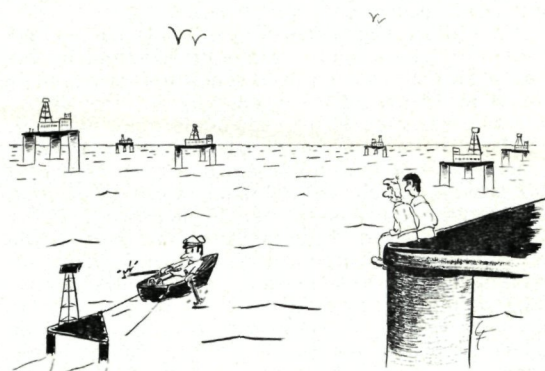
La crise pétrolière déclenchée au mois d'octobre 1973 par les pays arabes à la faveur de la guerre du Kippour s'est, en effet traduite aux Etats-Unis (les grands spécialistes de la fabrication de gros matériel de forage dans le monde) par une reprise très vigoureuse des travaux pétroliers.

des matériels qu'ils fabriquent et qu'ils sont les Comme les Etats-Unis consomment les trois quarts seuls à fabriquer certains types de matériels (c'est le cas des grandes tours de forage), il ne reste pas grand chose pour les travaux effectués à l'étranger. D'où pénurie et allongement des délais de livraison qui retardent d'autant les travaux d'exploration et de production.

— « Une sonde commandée aujourd'hui n'est pas livrable avant 1977 », se plaignent les spécialistes européens en matière de forage.

Il n'y avait pas plus de 1.100 appareils de forage en service aux USA, il y a deux ans. On en compte aujourd'hui entre 1.500 et 1.600. Il n'y en a qu'une soixantaine en fonctionnement, à l'heure actuelle, en Mer du Nord. On espère qu'une trentaine de nouveaux engins entreront en service dans les deux prochaines années.

C'est peu et beaucoup à la fois. Peu parce que le marché que représente la Mer du Nord pour le matériel de forage n'est pas assez grand pour justifier la création dans les pays européens d'entreprises concurrentes des sociétés américaines spécialisées. Beaucoup parce que le marché est entre les mains d'un tout petit nombre d'entreprises américaines. Ce qui signifie qu'elles continueront en priorité à fournir les Etats-Unis.



Voilà encore cette petite compagnie pétrolière qui tente de nous faire concurrence !

La Mer du Nord coûte donc très cher. Tous comptes faits, le coût de production y est dix fois plus élevé qu'au Moyen-Orient. Selon les experts de la British Petroleum : « en 1978, en admettant que les découvertes continuent à un rythme raisonnable, il aura fallu, au total, un capital de l'ordre de 1.360 milliards de francs belges ».

Les grandes banques internationales spécialisées dans le financement des travaux pétroliers ont pu, jusqu'à présent, fournir aux compagnies pétrolières opérant en Mer du Nord les capitaux dont elles avaient besoin. Mais leur bel enthousiasme est aujourd'hui tombé.

Que s'est-il passé ?

Il s'est passé que la collecte des fonds nécessaires n'est plus aussi facile que par le passé. Le marché des euro-devises auquel il est fait appel pour financer ses opérations n'est plus ce qu'il était il y a deux ans et les risques que présentent celles-ci - nous en avons parlé - sans être beaucoup plus considérables qu'il y a deux ans sont mieux perçus aujourd'hui.

Surtout, l'un d'entre eux dont il n'a pas été question jusqu'à présent : le risque politique qui s'avère réel, en ce qui concerne les gisements situés en zone britannique tout au moins. En deux mots : le risque de nationalisation.

Les travaillistes ont, en effet, décidé de contrôler étroitement, sinon plus, la mise en valeur des gisements de pétrole et de gaz de la zone britannique de la Mer du Nord (46,5 %). Le spectre de la nationalisation ! Ou, à tout le moins, celui d'une fiscalité trop lourde, susceptible d'amener les pétroliers à renoncer à l'exploitation des gisements les moins riches pour cause de rentabilité insuffisante. Et à renoncer à une partie de leurs travaux de recherche.

Quoi qu'il en soit, pour le moment on continue envers et contre tout. Et la petite forêt de plates-formes dont se couvre la Mer du Nord s'enrichit régulièrement d'une ou deux unités.

Etranges engins que ces plates-formes de forage et de production. Certaines prennent assise sur des piles aussi hautes qu'un immeuble de 30 étages, atteignent elles-mêmes la hauteur des tours de Sainte-Gudule, enjambreraient la Grand Place de Bruxelles et pèsent plus de 300.000 tonnes.

Les plates-formes de forage sont de types divers. On en trouve qui ressemblent à des navires : le forage est exécuté à travers un trou dans leur coque. Le type le plus courant est la plate-forme, relevable par vérins, qui possède de 3 à 14 pieds disposés autour d'un pont double de près d'un demi-hectare de surface surmonté d'un derrick pouvant supporter une charge de 450 tonnes, formée de tuyaux d'acier s'enfonçant de 6.000 mètres dans les entrailles de la terre.

Des remorqueurs les halent d'une position à une autre. Quand l'emplacement d'un sondage est atteint, d'énormes pompes hydrauliques enfoncez leurs pieds de 8 à 9 mètres dans le fond de la mer. Simultanément, le pont lui-même est soulevé jusqu'à ce qu'il atteigne sa position de travail.

Lorsque le gaz ou le pétrole a été découvert, une plate-forme de production est mise en place. Construite à l'horizontale, elle est remorquée jusqu'à pied d'œuvre. Par un système de remplissage des caissons de flottaison, la structure bascule avec la barge pour se poser à la verticale sur le sol marin. Les conditions météorologiques régnant en Mer du Nord rendent impératif son ancrage, une fois qu'elle repose sur le sol. A ce moment, le ponton porteur est débalasté et écarté de la plate-forme et l'on pose sur celle-ci les éléments préfabriqués qui doivent la compléter.

Le travail sur les plates-formes est dur et dangereux. Les équipes y séjournent entre 7 et 15 jours, douze heures d'activité alternant avec douze heures de repos. On leur accorde ensuite sept jours de congé à terre. Pour ces hommes, l'aventure du pétrole en Mer du Nord n'a rien d'exaltant : un travail pénible dans des conditions pénibles ; jour et nuit, un bourdonnement assourdissant ; un roulis continu. Avec pour tout horizon, cette mer des « colères » rarement paisible, souvent déchaînée, toujours tumultueuse !

Et, pour toute distraction, le cinéma, les cartes et, éventuellement, la nourriture. Les vivres ne manquent pas loin de là. Les plates-formes sont suffisamment approvisionnées pour que leur équipage - une cinquantaine d'hommes - puissent tenir un mois au cas où les hélicoptères et les bateaux ravitailleurs ne pourraient les atteindre en raison du mauvais temps. Tout dépend dès lors du cuistot ! Pour les amateurs de promenade et de marche au grand air : ceinture. On a vite fait le tour des lieux. Sur le pont supérieur : l'aire d'atterrissage pour hélicoptères ainsi qu'une partie des locaux d'habitation. Sur le pont central ; tout le matériel d'exploitation, tiges de sonde, tuyaux, aussières en acier, moteurs et groupes électrogènes. Sur le pont inférieur ; encore les locaux d'habitation, b'anchiserie, douches, cuisine, réfectoire, dortoirs à lits superposés, etc.

Les consignes de sécurité sont sévères. Partout des écriteaux donnent le même conseil : « Ce que vous voyez ici ne doit pas en sortir ». Dans ce genre de métier où la concurrence joue un grand rôle, le secret est indispensable, et les messages importants envoyés à terre sont codés. Ceci n'est rien.

A bord des plates-formes, il est interdit de fumer, mais aussi d'avoir sur soi des cigarettes ou des allumettes en dehors de la partie aménagée pour l'équipage. Les photos prises au « flash » sont interdites : le système de sécurité étant basé sur les ultra-violets, un éclair provenant d'un appareil photographique arrête toute la production. Il est défendu de se promener sur le pont inférieur sans gilet de sauvetage. Tous les locaux sont équipés de « panic bottles » qui, en cas de danger, explosent. A ce moment, il reste une dizaine de secondes à l'équipage pour se retrouver à l'air frais. Une embarcation tournant sans arrêt autour de la plate-forme est là les recueillir en cas de besoin.

« Il faut le faire » dirait-on aujourd'hui. On le fait sans ostentation, ni gloriole. On le fait parce que les salaires sont élevés. Les manœuvres gagnent de 5.000 à 7.500 francs par semaine. Un chef d'équipe peut se faire jusqu'à 1.250.000 francs par an. Aussi les candidats ne manquent-ils pas. On refuse du monde dans les bureaux d'embauche, à terre, des compagnies pétrolières et de leurs sous-traitants. On en refuse aussi dans tout ce qui est entreprises connexes.

Une partie colossale, et des plus risquées, se joue actuellement sous les flots capricieux de la Mer du Nord. Une nouvelle page de l'Histoire de la conquête des mers est en train de s'y écrire. L'aventure est aujourd'hui industrielle. Elle s'inscrit néanmoins dans le contexte d'un affrontement sans trêve, celui de l'homme et de sa fascinante ennemie, toujours domptée, jamais soumise, la mer.

J.M. DE DECKER



de schelde-rijnverbinding

Door Lutra

Eind september jl., werd de Schelde-Rijnverbinding zonder veel ceremonie geopend.

Eindelijk zal de Belgische metropool over een moderne vaarweg beschikken die haar dichter zal brengen bij haar natuurlijk hinterland.

De Schelde-Rijnverbinding is een controversieel onderwerp. Reeds voor haar ingebruikname is er een hele polimiek losgebroken en nu reeds staat vast dat de schippers niet erg gelukkig zijn met de verwezenlijking. En met reden. De beslissing van de Nederlandse regering om voorlopig althans af te zien van de algehele afsluiting van de Oosterschelde, waardoor dit stroomgebied nog onderhevig zal zijn aan de getijdebeweging, ligt aan de basis van dit gemis aan voldoening. Het ligt nochtans niet in de lijn van dit artikel een proces te maken over een betwiste vaarweg, eerder een vluchtig overzicht te geven over het ontstaan en de verwezenlijking ervan.

1. Historische inleiding

Antwerpen, de \pm 100 km landinwaarts gelegen Belgische havenstad gelegen aan de Schelde, heeft reeds vanouds een natuurlijke en open verbinding met de zee via het deltagebied in zuid-west Nederland.

Door natuurlijke invloeden echter, zoals stormvloed (*), en de veelal onbelemmerd plaatsvindende uitschuringen en aanzandingen tengevolge van de getijbeweging, is de topografie van het gehele deltagebied in het verleden meermalen aan verandering onderhevig geweest.

Hieraan moet het worden toegeschreven dat de Westerschelde, welke eertijds plaatselijk veel geringer van afmetingen was dan tegenwoordig en voor Antwerpen destijds minder belangrijk als scheepvaartweg dan de Oosterschelde, allengs groter en dieper werd en dat het Kreekrak als belangrijke schakel tussen beide zeearmen ging veranderen en dichtslibben.

In het verleden beschikte Antwerpen ook over een natuurlijke binnenscheepvaartverbinding met de Rijn, die liep door het tussen Noord-Brabant en het toenmalig eiland Zuid-Beveland gelegen Kreekrak. De verondieping van het Kreekrak nam echter zulkdanige vormen aan dat de binnenscheepvaart van Antwerpen naar de Rijn steeds meer moeilijkheden daarvan ging ondervinden.

Naast de hiervoor geschetste omstandigheden zijn een tijdlang ook de politieke omstandigheden ongunstig geweest voor een krachtige ontwikkeling van de scheepvaart op Antwerpen. Het scheidingsverdrag tussen Nederland en België van 1839 was tenslotte een gebeurtenis die een nieuwe ontwikkeling van de scheepvaart op Antwerpen inluidt.

Hierin werd ondermeer bepaald:

- a. de scheepvaart op de Schelde is vrij voor schepen van elke nationaliteit.
- b. de scheepvaart op de binnenwateren tussen Schelde en Rijn is eevneens vrij. Indien natuurlijke gebeurtenissen of werken van kunst de scheepvaartwegen onbruikbaar mochten maken, zal Nederland ter vervanging scheepvaartwegen aanwijzen die even veilig, goed en gemakkelijk zijn.

Toen Nederland besloot de spoorweg van Roosendaal naar Vlissingen aan te leggen en daartoe het Kreekrak en het Sloe af te dammen, moesten op grond van het verdrag van 1839 tevoren vervangende vaarwegen voor de binnenscheepvaart worden gemaakt. Zo is het Kanaal door Zuid-Beveland in 1866 gereedgekomen, waarna het Kreekrak in 1867 is afgedamd. Dit kanaal met de daarin voorkomende sluizen en bruggen is door België steeds gezien als een onvoldoende vervanging van het vroegere Kreekrak. In de periode na de eerste wereldoorlog zijn tussen België en Nederland vele onderhandelingen gevoerd, die ondermeer tot doel hadden om te komen tot een betere verbinding tussen Antwerpen en de Rijn.

De volgende twee tracés, dan wel varianten daarop, waren punt van bespreking:

- a. van Antwerpen via West-Brabant naar de Moerdijk (Moerdijkkanaal);
- b. van Antwerpen via Kreekrakdam, Oosterschelde, Eendracht en Slaakdam naar het Volkerak.

Na langdurig overleg tussen de beide landen werd er mede onder invloed van het inmiddels tot stand gekomen Beneluxverdrag (1960) overeenstemming bereikt over het hiervoor onder b genoemde tracé.

2. Verdrag betreffende de Schelde-Rijnverbinding

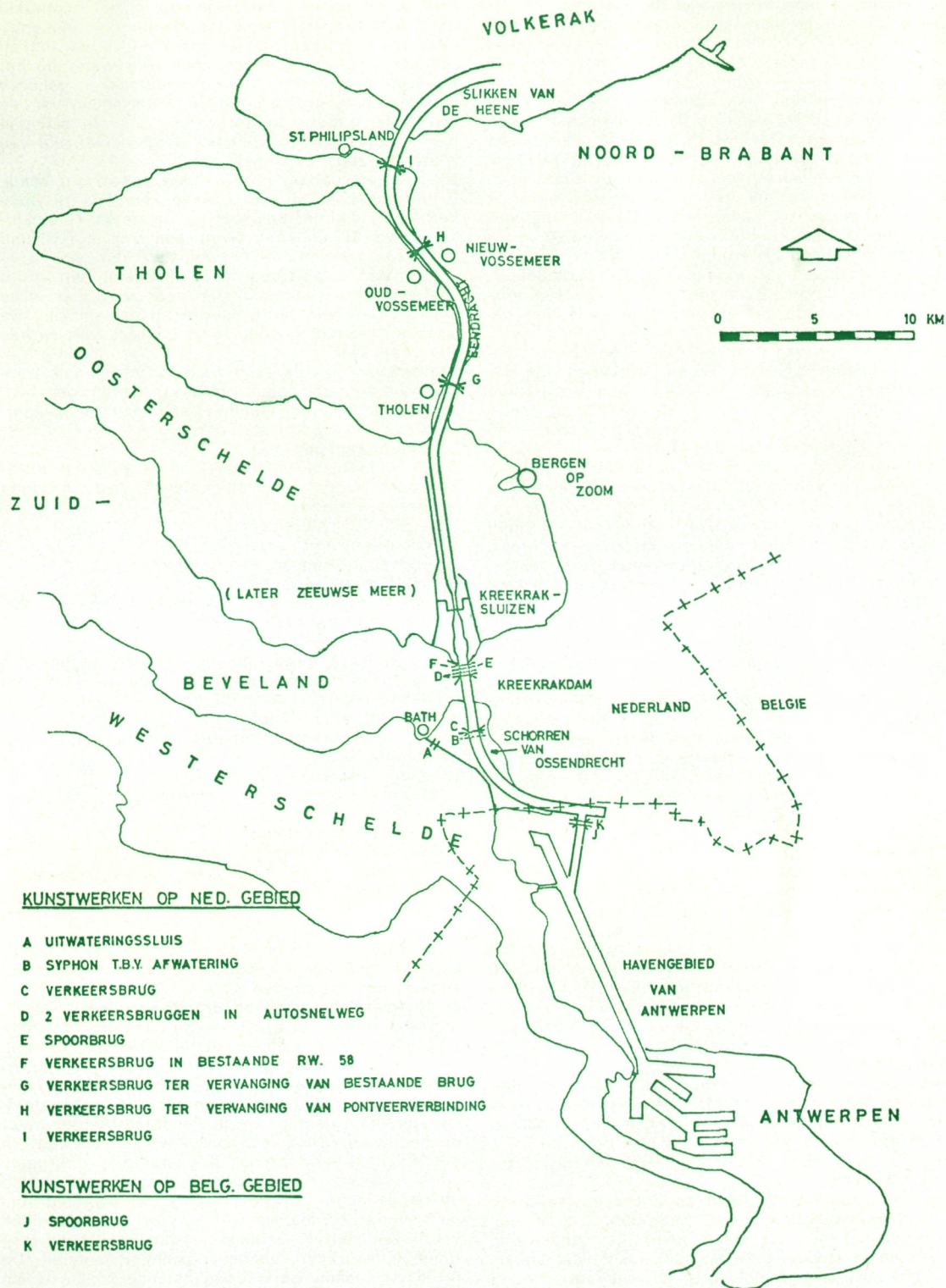
Op 13 mei 1963 werd het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn gesloten en op 23 april 1965 is het verdrag in werking getreden.

In het verdrag zijn de rechten en plichten van beide landen aangegeven alsmede een beschrijving van de te maken werken. Het nader uitwerken van de in het verdrag omschreven werken, voorzover deze op Nederlands grondgebied zijn gelegen, geschiedt door of wordt gecoördineerd door het Bouwbureau Schelde-Rijnverbinding te Bergen op Zoom met advies van andere specialistische diensten van de Rijkswaterstaat, het Waterloopkundig Laboratorium en het Laboratorium voor Grondmechanica.

Wat de kunstwerken betreft, geschiedt de uitwerking door de directies Bruggen en Sluizen en Stuwten van de Rijkswaterstaat en de Nederlandse Spoorwegen.

Op Belgisch grondgebied geschieden deze werkzaamheden vanwege het Ministerie van Openbare Werken.

* o.a. Sint Elizabethvloed - 17/18 november 1421 en Allerheiligenvloed - 1 november 1570.



OVERZICHT SCHELDE - RUNVERBINDING

3. Algemene beschrijving van de vaarweg

Het tracé van de vaarweg is in het algemeen noord-zuid gericht en verloopt achtereenvolgens gerekend vanaf het Antwerpse havengebied over Belgisch grondgebied tot de grens, dan door de binnen te dijken Schorren van Ossendrecht en het smalle gedeelte van Zuid-Beveland en de Kreekrakdam, waarna de Oosterschelde wordt gekruist. Vervolgens wordt globaal de loop van de Eendracht gevolgd, waarna via het smalle gedeelte van St. Philipsland en de Slikken van de Heene op het vaarwater in het Volkerak wordt aangesloten. De vaarweg verkrijgt een bodembreedte variërend tussen 90 m (*) en 150 m en een waterdiepte van min. 5 m. Door middel van de zogenaamde Kreekraksluizen, geprojecteerd op ca 2 km ten noorden van de Kreekrakdam, wordt de vaarweg in twee gedeelten gesplitst.

Het ten zuiden van de Kreekraksluizen gelegen kanaalpand staat in rechtstreekse verbinding met het Antwerpse havengebied en heeft een waterstand van NAP + 1,80 m; de lengte van dit gedeelte bedraagt ± 5 km op Belgisch gebied en ± 9 km op Nederlands gebied.

Het ten noorden van de Kreekraksluizen gelegen gedeelte zal voorlopig, althans vóór de afsluiting van de Oosterschelde, onder invloed staan van de getijbeweging en daarna een waterstand verkrijgen gelijk aan die van het toekomstige Zeeuwse Meer. De lengte van het ten noorden van de Kreekraksluizen gelegen gedeelte van de vaarweg bedraagt ± 23 km.

Nabij het Kreekraksluizencomplex en bij het stadje Tholen zijn respectievelijk een diensthaven/vluchthaven en een vluchthaven gepland. Aansluitend ten noorden en ten zuiden van de Kreekraksluizen zijn voorhavens en wachtplaatsen voor schepen voorzien.

Na afsluiting van de Oosterschelde zal aan de westzijde van het vaarweggedeelte in de Oosterschelde een dam worden aangelegd welke moet dienen om mogelijk voorkomende ijsvelden tegen te houden zodat de vaarweg bij westelijke windrichtingen niet kan worden geblokkeerd door drijfijfs.

4. Kreekraksluizen

Op de reeds omschreven plaats zijn twee naast elkaar gelegen sluizen geprojecteerd.

De theoretische breedte van elke sluis bedraagt 24 m en de nuttige kolkengte 320 m. Door middel van een tussenhoofd kan elke kolk worden gedeeld in een noordelijk-kolkdeel en een zuidelijk-kolkdeel, respectievelijk met een nuttige lengte van 210 m en 105 m. In alle hoofden zijn hefdeuren voorzien. De zuidelijke hefdeuren worden zodanig ontworpen dat daarover rijverkeer mogelijk is.

Aangezien het de bedoeling is dat na de afsluiting van de Oosterschelde in het kader van de delta werken, het alsdan ontstane Zeeuwse Meer (thans Oosterschelde) zal gaan verzoeten door daarop zoetwater toe te laten afkomstig van de grote rivieren, is het wenselijk om verzilting van dit water tegen te gaan.

De gemiddelde waterstand op het Zeeuwse Meer zal naar verwachting ca NAP bedragen. Daar dit peil lager is dan de waterstand op het ten zuiden van de Kreekraksluizen gelegen kanaalpand, dat via de havens van Antwerpen wordt gevoed met zout- of

brak water uit de Westerschelde, is het noodzakelijk om de Kreekraksluizen te voorzien van een zoutbestrijdingssysteem dat ervoor moet zorgen dat bij het schutten van schepen geen zout water op het Zeeuwse Meer komt. Na veel onderzoek is gekozen voor een systeem waarbij de waterinhoud van de schutkolk, gedurende het verblijf van de schepen hierin, per schutting volledig wordt verwisseld van zout naar zoet en omgekeerd.

Dit systeem dat op veel kleinere schaal ook reeds werd toegepast bij een nieuwe keersluis te Duinkerken en daarom ook wel het systeem « Duinkerken » wordt genoemd, vergt een vrij ingewikkeld stelsel van riolen, in- en uitlaatwerken voor zoutwater, een geperforeerde sluisbodem, een groot aantal in- en uitlaatopeningen voor zoetwater in de sluiswanden, een bufferbekken en een gemaal. De werking van het systeem gaat gepaard met verlies van zoetwater.

Ten behoeve van de exploitatie van het gehele complex worden de nodige utiliteitswerken gemaakt, zoals een bedieningsgebouw, een centraal kantoorgebouw, een werkplaats, enz.

5. Overbruggingen

De Schelde-Rijnverbinding zal op de volgende plaatsen door middel van hooggelegen vaste bruggen worden overbrugd:

OP BELGISCH GEBIED

a. nabij Zandvliet:

een spoorbrug en een verkeerbrug

OP NEDERLANDS GEBIED

b. op de Schorren van Ossendrecht:

een verkeersbrug

c. nabij de Kreekrakdam:

twee naast elkaar gelegen verkeersbruggen in de toekomstige autosnelweg, een spoorbrug en een verkeersbrug in RW 58

d. nabij de stad Tholen:

een verkeersbrug ter vervanging van de bestaande brug

e. nabij Vossemeer:

een verkeersbrug ter vervanging van het pontveer

f. nabij de Slaakdam:

een verkeersbrug

Totaal dus 2 spoorbruggen en 8 verkeersbruggen. De hoofdoverspanning van elke brug bedraagt 140 m en de vrije doorvaarhoogte - na indijking der Oosterschelde - overal 9,10 m.

Het aantal zijoverspanningen van elke brug wordt bepaald door de plaatselijke grondgesteldheid en andere omstandigheden.

6. Hoogwaterkeringen en grondbergingen

In verband met het tracé van de Schelde-Rijnverbinding en de plaatskeuze van de Kreekraksluizen is het noodzakelijk hoogwaterkeringen aan te leggen door middel waarvan enige schorgebieden nabij Bath en in de Oosterschelde worden ingepolderd. Op sommige plaatsen in de Eendracht echter moet de hoogwaterkering landwaarts worden verlegd om een vloeiend verloop voor de vaarweg te verkrijgen. De grootte van de inpoldering in de Oosterschelde en op de Schorren van Ossendrecht bedraagt respectievelijk 275 ha. en 760 ha. Om de noordelijke voorhaven van de Kreekraksluizen te beschermen tegen golfwerking zijn havendammen voorzien. De uit de te maken werken vrijkomende specie wordt geraamd op ca 35 miljoen m³, welke hoeveelheid zoveel mogelijk zal worden geborgen in de aan de Schelde-Rijnverbinding grenzende buitendijkse of in de in het kader van de werken in te polderen gebieden.

* Indien wenselijk kan de minimale bodembreedte overal tenminste 120 m worden gemaakt.

7. Voorzieningen ten behoeve van de afwatering

Door de aanleg van de Schelde-Rijnverbinding worden de bestaande lozingen van een aantal polders gestoord.

Om de waterafvoer van deze gebieden te verzekeren worden de volgende werken uitgevoerd :

- a. graven van sloten en watergangen ;
- b. bouw van een syphon onder het kanaal op de schorren van Ossendrecht, bestaande uit 2 kokers elk breed 2,70 m en hoog 2,— m ;
- c. bouw van een uitwateringssluiss in de nieuwe hoogwaterkering nabij Bath, bestaande uit 4 kokers elk breed 2,55 m, hoog 3,60 m en een drempe diepte op NAP — 3,60 m.
Achter de sluis is een boezem voorzien groot ca 32 ha. Op deze sluis loost een gebied ter grootte van ca 11.000 ha. ;
- d. bouw van een gemaal in de Auvergnepolder ;
- e. bouw van een gemaal in de Prins Hendrikpolder ;
- f. maken van een aantal afsluitbare duikers in 2e waterkeringen.

8. Besluit

Het totaal van de werken vergde een investering van een 600.000 gulden die praktisch geheel door België worden gedragen. De onderhoudswerken vallen ten koste van Nederland.

De Rijn-Schelde verbinding, met het afwateringssysteem van de Kreekraksluizen als kroonstuk, is een markant voorbeeld van de inspanningen die geleverd worden door de Belgische regering om de industriële en concurrentiële positie van Antwerpen te vrijwaren ten overstaan van buitenlandse tegenhangers. Eenzijdige beslissingen die op het laatste ogenblik door de regering in Den Haag werden genomen - zonder inspraak van een belangrijke partner België - brengt het nut van het hele project echter op losse schroeven. Zolang de Ooster-Schelde niet is afgesloten van zee, waardoor de getijdeinvloed wordt genihileerd, zal de vaarweg niet optimaal kunnen uitgebaat worden. Het is dan ook bedroevend vast te moeten stellen dat steeds weer, een felle inspanning ten spijt, enorme sommen worden gespendeerd aan een infrastructuur die onvoldoende rendeert.



HERDENKINGSKAART SCHELDE-RIJN

Uit een mededeling van de Groepering der Havenbelangen van Antwerpen blijkt dat op het secretariaat van deze vereniging de laatste dagen verscheidene telefoontjes en brieven toekwamen die er op wijzen dat een zekere verwarring bestaat over de herdenkingskaart die n.a.v. het in gebruik nemen van de nieuwe verbinding tussen Schelde en Rijn werd gerealiseerd.

Het gaat om een zogenaamde filatelistenkaart die naast uitleg, foto's en kaarten een exemplaar bevat (met speciale afstempeling) van de « Schelde-Rijn »-zegel van 10 F die door P.T.T. werd uitgegeven en die op 22/9 in omloop is gebracht.

Filatelisten of andere geïnteresseerden kunnen de kaart bekomen op de zetel van de Groepering der Havenbelangen van Antwerpen, Brouwersvliet 33, te Antwerpen mist betaling van 30 F per exemplaar. Exemplaren kunnen ook langs de post besteld worden mits storting van 37 F (verzendkosten inbegrepen) op postrekening nr 000-0155823-41 van de Groepering te Antwerpen.

chronique de la voile

Par le Lieutenant de Vaisseau 1e cl. P. Benoidt

VOILE AU LONG COURS

Voici bientôt onze mois que mon épouse et moi parcourons l'Atlantique à bord de notre « ONDINE », voilier de 8.25 m. hors tout.

Le retour est proche, et je vois déjà l'éditeur responsable de NEPTUNUS froncer les sourcils et me dire : « Alors Benoidt, n'avez-vous rien à raconter à nos lecteurs ? ».

Tout compte fait il y a peu à dire au point de vue strictement technique d'une croisière hauturière comme celle qui s'achève maintenant.

Bien entendu je pourrais vous décrire les pays visités, mais à la longue ce serait fastidieux et fort peu en rapport avec la voile.

Et puis, mes journées (et mes nuits) sont bien remplies, et toutes sortes d'excuses me font remettre au lendemain « l'article qui mijote, et ne vient pas ». Aujourd'hui pourtant, mettant à profit un quart de nuit, entre les Bermudes et les Açores, je vais livrer aux lecteurs de NEPTUNUS quelques considérations ou réflexions suscitées par le périple d'« ONDINE ».

Ayant traversé l'Atlantique des îles du Cap Vert à Grenade en un peu moins de 19 jours nous passons les fêtes de l'an à explorer la côte sud de cette île, puis entamons la remontée des petites Antilles. En quelque soixante escales nous visitons cet archipel, des Grenadines aux îles Vierges.

De là nous remontons au nord de Puerto Rico en longeant les fameux bancs d'ARGENT, NAVIDAD et MOUCHOIR CARRE, et nous débarquons aux CAICOS et BAHAMAS.

Un saut par delà le Gulf Stream nous permet de relâcher en Floride et de visiter cet Etat.

Après quoi en passant rapidement par le nord des BAHAMAS, nous atteignons les BERMUDES, plaque tournante du yachting hauturier en Atlantique Nord. Nous y retrouvons plusieurs « atlanticos » dont DANY d'Ostende. Il n'y a alors plus qu'à rallier les AÇORES puis l'Europe et se présenter à OSTENDE au bout d'un sillage de plus de 12.000 milles. Voilà pour les faits.

Revenons à la traversée de l'Atlantique dans les alizés. Nous y avons réalisé une vitesse moyenne de 4,75 nœuds. Pour un bateau de 6.50 m. à la flottaison, disons que c'est honnête. Pourtant compte tenu des conditions rencontrées, nous trouvons cette vitesse quelque peu décevante. L'ana-

lyse de cette traversée révèle une perte de près de 10 % de la distance couverte, cette perte étant due aux embardées. Le premier réflexe serait d'accuser le pilote automatique. Cependant il s'avère après examen que ce dernier a parfaitement rempli son office. « ONDINE » étant très ronde de hanches et pincée à l'avant, la houle très considérable dans ces latitudes déportait l'arrière du bateau comme un fétu de paille de part et d'autre de la route. Le plan de dérive très court, facilitait encore ce travail. Conclusion : à ces allures il faut un bateau doté d'un plan de dérive assez long et s'il est bon d'avoir un arrière « porteur », il faut quand même qu'il ait suffisamment de pied dans l'eau pour le stabiliser. Ceci peut se matérialiser sous forme d'un aileron et d'un safran rejetés le plus possible à l'arrière.

Toujours en ce qui concerne les alizés, nous avons essayé et adopté avec enthousiasme les « trinquettes jumelles » du pauvre. Ce gréement très simple consiste en l'étai et 2 tangons (si possible plus longs que ceux de la jauge). Les voiles utilisées sont celles de la garde-robe normale du bateau. Le plus grand foc choisi est endraillé sur l'étai, tandis que l'autre est envoyé avec la drisse de spi et amuré à côté ou si possible un peu en avant du premier foc. La ralingue d'envergure de celui-ci est donc libre. Les écouteurs sont frappés sur les tangons et ceux-ci sont tenus vers l'avant par des retenues faisant retour au cockpit. Des balancines permettent de régler ces tangons en hauteur. Ainsi saisis, ces tangons sont bloqués et se comportent très docilement. Le système s'avère excellent et évite la dépense d'un gréement et de voiles appropriées avec l'encombrement qui s'ensuit.

Sur un bateau plus important et afin de pouvoir endrailler le second foc on peut gréer une poulie à ringot sur la drisse de spi, faire passer une drisse dans le réa de cette poulie et y frapper un étai volant sur le ringot (voir figure 1).

Venons-en à la navigation dans le sud des Antilles. La remontée des Grenadines n'est pas si comode qu'on le croit. Le vent Est à Nord Est ainsi que le courant des Antilles portant à l'Ouest à des vitesses pouvant atteindre 3 nœuds obligent bien souvent à louvoyer dans une mer très hachée.

Ici, les marées bien que d'amplitude insignifiante, interviennent efficacement en ce sens que le flot

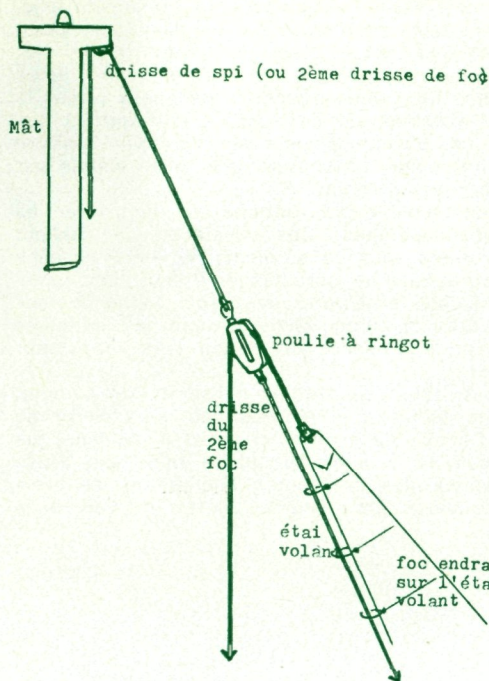


Fig. 1 : gréement d'un second foc sur bateau important.

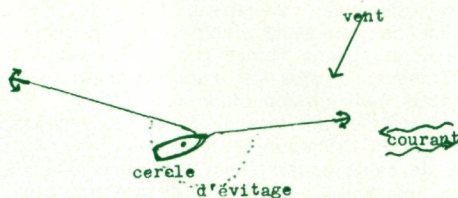


Fig. 2: BAHAMIAN MOOR

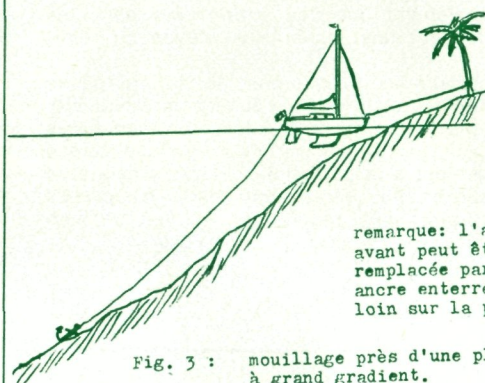


Fig. 3 : mouillage près d'une plage à grand gradient.

porte à l'Ouest et le jusant à l'Est. Par conséquent, l'action du jusant sur le courant général portant à l'Ouest diminue la vitesse de celui-ci et parfois même inverse la direction. Le tout est de connaître les heures de marées, mais comme peu de yachtsmen s'encombrent d'un livre TIDE TABLES de la région par ailleurs fort peu utile, le « truc » suivant est intéressant : On observe l'heure du lever de la lune et on sait que 2 heures après le courant de jusant s'établit. De même 2 heures après la culmination de notre satellite, le flot vient renforcer le courant Ouest. Ensuite 2 heures après le coucher de la lune, le jusant reprend jusqu'à 4 heures avant le lever suivant. Ayant noté l'heure du lever de la lune, et tenant compte du retard diurne de 50 minutes, on peut ainsi établir une sorte de table des courants pour l'ensemble des petites Antilles. Ceci est important et permet de connaître les heures les plus favorables pour passer dans les « canaux » entre les îles.

Au nord de Sainte Lucie et dans les Iles Sous Le Vent, ceci a moins d'importance puisque l'on peut naviguer en ligne directe d'île en île quelles que soient la force et la direction du courant.

Aux Antilles plusieurs théories quant au gréement des mouillages sont confrontées. Les Anglais tiennent pour le mouillage tout en chaîne, les Français adoptent une solution mixte consistant en 15 m. de chaîne et un gros nylon de 14 mm de diamètre. Les Américains, eux, estiment que tout cela est fort lourd si l'on sait que l'on mouille parfois 2 ou 3 fois en une même journée, et ils utilisent un mouillage uniquement en nylon. Ils consentent par-

fois à gréer 3 m. de chaîne près de l'ancre pour éviter le ragage du nylon sur les coraux.

COR et Danforth se partagent la faveur générale avec la vieille ancre à jas.

Tout le monde s'accorde sur un fait : plonger et aller voir si l'ancre croche bien.

Le mouillage sur 2 ancres est souvent nécessité, soit parce que les rafales tombant des collines sont si violentes qu'il faut renforcer le mouillage, soit à cause des renverses de courant dans des régions où l'évitage est restreint.

Les Américains utilisent beaucoup ce qu'ils appellent le « bahamian moor ». Le dessin ci-joint décrit mieux qu'un texte cette méthode (fig. 2).

Bien sûr l'embossage par l'avant et l'arrière est également utilisé.

Par grosse chaleur et dans le souci de mieux aérer l'intérieur de la cabine, certains yachts mouillent tout simplement par l'arrière.

A Sainte Lucie et à St Vincent de très jolies baies bordent des eaux très profondes où il n'est pas possible de mouiller classiquement. On mouille alors une ancre à l'arrière avec un filin de 100 m. et l'on amarre l'avant à un tonc de cocotier. Le gradient de la plage est tel que l'on peut alors hâler l'avant du bateau à 1 ou 2 m. du rivage de façon à débarquer en sautant sur le sable (fig. 3). La cartographie des Antilles et des Bahamas est souvent incomplète. Il y a 3 ans seulement le paquebot « ANTILLES » se mettait au sec sur un récif corallien non porté sur les cartes. Au large de MUSTIQUE ce beau paquebot achève maintenant de rouiller.

Aux Antilles le relief des îles permet encore une navigation côtière par relèvement etc... ceci n'est pas possible dans certains archipels des Bahamas. Dans l'un comme dans l'autre cas la navigation à vue est le moyen le plus sûr d'approcher une côte ou de rentrer dans un mouillage forain.

L'eau est extrêmement limpide dans ces régions. Bien souvent on distingue le fond à 20 m.

Les fonds de sable apparaissent turquoise. Plus ils sont clairs, moins il y a d'eau. On décèle très bien, à des milles parfois, le contour d'un banc de sable accore. Les récifs coralliens, à fleur d'eau apparaissent brunâtres. Bien entendu tout ceci est valable avec le soleil assez haut et dans le dos.

Ici, il faut souligner l'utilité de bonnes lunettes polarisées grâce auxquelles on peut discerner bien mieux qu'à l'œil nu les nuances de l'eau.

A noter également que des enfléchures dans les haubans donnent une vision plus élevée du relief sous-marin.

Pour conclure nous évoquerons, ce qui ne gâche rien une belle croisière : la pêche à la langouste. Imaginez des monstres de 4 kilos, des langoustes à gogo. Cela existe encore, pour quelque temps peut-être, et est à la portée de pêcheurs amateurs comme vous et moi. Point n'est besoin d'appareils de plongée pour aller récolter ce qui fait un bien

bon repas. 3 méthodes peuvent être utilisées, la plus simple étant l'usage du fusil sous-marin à laquelle certains préfèrent l'emploi d'un lacet placé au bout d'un baton. Ceci peut paraître difficile, mais la bête est très complaisante, levant même les pattes pour vous permettre de mieux placer le lacet. L'avantage de ce système est que la langouste est vivante et peut se conserver dans un vivier improvisé. La capture à la main gantée est plus sportive et aléatoire...

De toute façon le plus difficile est de trouver les trous à langoustes. Ces crustacés se cachent généralement sous un surplomb de roche ou dans une petite caverne corallienne. Il faut donc plonger beaucoup et scruter avec soin toutes les anfractuosités du fond. Généralement les antennes trahissent la présence de ce qui sera votre futur déjeuner...

Ce rapide tour des Antilles ne serait pas complet si je ne cédais à la tentation de vous parler du rhum. Chaque île a son « cru », et je ne puis que vous convier à aller sur place faire une étude comparative des différentes qualités de ce breuvage délicieux. Cela pourrait mettre du vent dans vos voiles...

P. BENOIDT



Nu reeds in uw agenda noteren!!!

A inscrire sur vos tablettes!!! (dès maintenant)

10^e Galabal Zeemacht

10^{ième} Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL

A OSTENDE - KURSAAL

Op 6 februari 1976

Le 6 février 1976

maritiem panorama

Door Korvetkapitein (reserve) H. Rogie

Door H. Rogie

Haven- en scheepvaartnieuws uit Gent en Antwerpen wordt het onderwerp van deze herfstbijdrage tot ons maritiem panorama.

WORDT GENT OOI DIEPZEEHAVEN ?

Andermaal stond het 125.000 ton-project van de Gentse haven in het brandpunt van de belangstelling toen de senaat voor het zomerverlof de begroting 1975 van het ministerie van O.W. besprak. Naar aanleiding van dit debat vernamen wij meer bijzonderheden over het standpunt van onze regering terzake.

In het raam van de investeringen ten voordele van onze zeehavens worden de Gentse 125.000 ton-planne door O.W. slechts op de 4de plaats gerangschikt qua prioriteit. Genieten de voorrang: het verbeteren van de bevaarbaarheid van de Westerschelde, het verwezenlijken van een adequate infrastructuur voor de Antwerpse haven en de uitbouw van Zeebrugge tot diepzeehaven. Verder vernamen wij ook dat onze regering officieel nog geen standpunt had ingenomen t.o.v. het Gentse project en nog geen onderhandelingen met Nederland had aangevat. Volgens minister Defraigne betekende dit niet dat zijn departement weigerachtig staat tegenover het bouwen van een diepzee-sluits te Terneuzen-West en het graven van dito zeekanaal naar de Arteveldestad. Het wijst eerder op de noodzaak van een verantwoorde timing daar het ontwerp een bedrag van circa 20 miljard B.F. zal vergen, aldus de minister. De verantwoordelijke voor O.W. beloofde met zijn Nederlandse collega van Verkeer en Rijkswaterstaat contact te nemen en voor te stellen dat de technische diensten de studie van het Gentse project zouden aanvangen. Op grond van de uitslagen zal de regering ten gepaste tijde een beslissing nemen.

Zoals we vaststellen verkeren wij hieromtrent nog altijd in het stadium van de beloften en de voorstudies zodat Gent het nog lang met de bestaande 60.000 ton-sluits zal moeten stellen.

* * *

NEDERLANDSE EISEN OMTRENT HET GENTSE ZEEKANAAL

Welk is nu het standpunt van onze noorderburen t.o.v. de Gentse projecten? Niet zo gunstig zoals wij reeds weten en daarom ook stellen zij steeds zwaardere eisen o.a. in verband met de zuivering van het kanaalwater. Dezelfde werkwijze wordt trouwens toegepast voor de realisatie van de doorsteek van Bath.

Reeds in 1960 was tussen Nederland en ons land een verdrag gesloten, waarin bepaalde voorwaarden

waren opgenomen betreffende de kwaliteit van het water van het kanaal Terneuzen-Gent. Onderwerp van het akkoord was de verbetering van de maritieme toegangsweg tot Gent, wat in december 1968 tot de 60.000 ton-sluits van Terneuzen leidde. Ons land heeft echter steeds grote moeilijkheden ondervonden om het verdrag op het punt van de waterverontreiniging na te leven en dit werkt immers remmend op de verwezenlijking van de verdere projecten van de Arteveldestad. Het zeekanaal wordt inderdaad verontreinigd door het Schelde- en Leiewater dat reeds vervuild ons land binnenstroomt, door afvalwater van de bedrijven gevestigd langs de kanaalzone zelf, en door het huisvuilwater van de Gentse agglomeratie. Om aan deze toestand te verhelpen kwamen de Belgische en Nederlandse ministers van Volksgezondheid en Leefmilieu onlangs bijeen en beslisten voortaan geregeld overleg te plegen over de graad van zuiverheid van het Gentse kanaalwater. Ons land beloofde waterzuiveringsinstallaties te bouwen en een efficiënt alarmnet op te richten ter voorkoming van accidentele verontreiniging. Eens te meer is Nederland eisende partij en moeten wij ons schikken naar hun eisen en grillen, willen wij de haven van Gent tot een volwaardige diepzeehaven uitbouwen.

* * *

GHEENT GRAIN TERMINAL

In afwachting van een hypotetische ontplooiing tot 125.000 ton-haven blijft Gent verder werken aan zijn industriële expansie. Zo werd onlangs de maatschappij Ghent Grain Terminal gesticht met het doel in de Gentse havenzone een belangrijk graan op- en overslagbedrijf op te richten.

De haven van Gent werd als vestigingsplaats gekozen gelet op haar uitstekende geografische ligging, niet alleen ten overstaan van de zee maar ook t.o.v. het konsumptiegebied gevormd door de Belgische veevoeders- en maalindustrieën. Bovendien is Gent optimaal gesitueerd voor de overslag van Franse granen, zowel voor lokaal gebruik als voor Nederland en Duitsland. Tenslotte werd rekening gehouden met de aangepaste haveninfrastructuur en de goede verbindingswegen met het hinterland. Voor de realisatie van de nieuwe graanterminal werd door het stadsbestuur een terrein van 25 ha, gelegen tussen het Rodenhuisdok en de Moervaart, samen met een kaaimuur van 650 meter in concessie gegeven. Merkwaardig is wel het concept van de terminal: alle lossings- en overladersoperaties zullen gelijktijdig kunnen uitgevoerd worden. Als

technische uitrusting werden verrijdbare pneumaten voorzien met een capaciteit van 400 tot 800 ton/uur en installaties voor het laden van lichters, zeeschepen, vrachtwagens en voor het lossen van wagons. Vermelden wij nog dat alle graanverscheippers en -ontvangers de mogelijkheid zullen hebben gebruik te maken van de diensten van de Ghent Grain Terminal.

Een belangrijke realisatie in het verschiet, die andermaal getuigt van de vitaliteit van de Gentse haven en ongetwijfeld pleit in het voordeel van de geplande expansie.

* * *

GENTSE HAVENTRAFIEK MET ZWEDEN

Ook de vrij gunstige evolutie van het Gentse marieme goederenverkeer is een verantwoord argument ten gunste van de verdere ontplooiing van de havenkapaciteiten. Sinds de inhuldiging van de 60.000 ton-sluis in 1968 steeg het aantal binnengelopen zeeschepen met 52 %, terwijl hun globale tonnage meer dan vervijfvoudigde! In de vorige uitgave van ons maritiem panorama wijdden wij een uitvoerige bespreking aan deze spektakulaire evolutie en ontleedden meer bepaald de zeegoederenverkeer van het voorbije jaar. Alle facetten van de havenactiviteiten konden toen niet in detail geanalyseerd worden en daarom willen wij in huidige bijdrage even een bijzonder aspect van het Gentse havenverkeer belichten, nl. de belangrijke plaats die Zweden bekleedt in de havenstatistieken.

Inderdaad, in 1974 kwam de Zweedse vlag op de 5de plaats in het zeevaartverkeer, zowel wat betreft het aantal schepen als hun gezamenlijke tonnenmaat. De cijfers hiervan waren respectievelijk 208 eenheden en 707.331 nMt. op een totaal van 4.093 zeeschepen en 9.175.221 nMt. Uit deze gegevens kan afgeleid worden dat het zeegoederenverkeer met de Zweedse havens eveneens zeer hoog is. Qua aanvoer werd in 1974 inderdaad 293.028 ton te Gent gelost, waarvan circa de helft machines en diverse stukgoederen. Daaraan moet in feite nog het Zweedse ijzererts toegevoegd worden, nl. 1,8 miljoen ton, dat verscheept wordt via de havens van Noorwegen. Wat nu de afvoer uit Gent betreft, beliep het cijfer liefst 2.505.930 ton, waarvan 1,9 miljoen ton petroleumderivaten en 0,5 miljoen ton staalprodukten.

Overzichtelijk gezien mag Zweden beschouwd worden als de voornaamste klant van de Gentse haven, wat wij in huidige rubriek in het bijzonder wilden beklemtonen.

* * *

BEVAARBAARHEID VAN DE SCHELDE

Is het gekomen van een 125.000 ton-sluis de hoofdbekommernis van Gent, steeds blijft het probleem van de bevaarbaarheid van de Schelde het zorgkind van onze metropoolhaven. De onderhandeligen met onze inschikkelijke noorderburen verkeren nog altijd in een impasse zodat de doorsteek van Bath het stadium van het voorproject nog niet is ontgroeid. Intussen blijft men baggeren in de Schelde en in het Scheur teneinde de toegankelijkheid van Antwerpen met enkele voeten te kunnen verhogen.

Sinds deze zomer is de pas van het Scheur over zijn hele lengte bevaarbaar bij een diepte van 37 voet (11,20 m) MLWS over een breedte van 300 meter. Hiervoor waren niet minder dan twee jaar intensieve baggerwerken nodig. Het resultaat hiervan is dat in 1974 voor het eerst 5 schepen met 43 voet diepgang Antwerpen konden bereiken. Tot

in 1973 immers was de diepgang voor onze metropoolhaven beperkt tot 42 voet. De winst bedraagt derhalve slechts één voet. Vergeten wij niet dat ook de drempels van de Schelde intensief moesten gebaggerd worden om dit povere resultaat te bereiken. Eerder positief is wel het feit dat schepen met een grotere lengte - tot nagenoeg 300 m - de Schelde kunnen opvaren, terwijl een groter aantal eenheden onafhankelijk van het tijverloop de haven van Antwerpen kunnen aanlopen.

Zowel in het Scheur als op de rivier wordt het baggerprogramma voortgezet. Dit neemt niet weg dat O.W. bij de Nederlanders blijft aandringen m.b.t. de afsnijding van de bocht van Bath. Voor onze Scheldehaven is deze realisatie van primordiaal belang, in de eerste plaats voor de containerschepen van de 3de generatie die weldra door de trafieken naar het Verre Oosten worden ingezet door Belgische rederijen. Wordt dit voor Antwerpen ooit werkelijkheid?

* * *

NIEUW MERCANTILE DROOGDOK IN GEBRUIK

Het was ook in het perspectief van een verhoogde bevaarbaarheid van de Schelde dat Mercantile Marine Engineering & Graving Docks Cy zijn droogdok nr 6 ontwierp in 1971. Volgeladen schepen tot 45 voet diepgang en met een laadvermogen tot 150.000 dwt moesten er versast worden. Alhoewel sinds begin 1975 in gebruik, werd het dok onlangs ingehuldigd door Prins Albert.

Enkele technische bijzonderheden over dit nieuwe droogdok zijn wel vermeldenswaardig. Als afmetingen noteren wij 313 m x 50 m - 10,45 m. De vloer en de wanden van het dok, geheel in beton, zijn niet aan de druk van het grondwater onderhevig, dit door de aanwezigheid van een speciale drainage-systeem. Qua capaciteit van de pompen vermelden wij dat het dok in slechts 2 uur 40 min. kan leeggepompt worden, terwijl het vullen amper 2 uur in beslag neemt. De toegang tot het dok wordt vergemakkelijkt door 6 kaapstanders van 8 ton en 2 windassen van 12 ton op het dokhoofd gemonteerd. Ze maken het de sasmeester mogelijk het schip te leiden volgens de gegevens van de echosounders aangebracht in de wanden van het dok. Een distributienet van ballast- en drinkwater, perslucht, zuurstof, acetyleen en elektriciteit zorgt voor de nodige dienstverleningen, terwijl de verlichting van het dok geschiedt door 89 projectoren aangebracht in de wanden alsmede door 10 grote verlichtingspylonen. Een 20 ton-lift maakt het de arbeiders mogelijk zich snel in het dok te verplaatsen. Stortbaden, sanitaire inrichtingen en telefooncellen staan ter beschikking van scheepsbemanning en werfpersonnel.

Het gehele project, dat een investering van nagenoeg 600 miljoen B.F. vergde, is waarachtig een prachtige realisatie van Mercantile Marine Engineering Cy.

* * *

EVOLUTIE VAN HET BARGEVERKEER TE ANTWERPEN

Sedert de lichterschepen in gebruik zijn evolueert het verkeer van barges in vrij gunstige zin in de Antwerpse haven. In 1970 en '71 bleef dit verkeer beperkt tot de Lash-barges van de Central Gulf Lines. In maart 1972 kwamen de eerste lichters van de Combi-Line, terwijl in juli van hetzelfde jaar de eerste Seabee-barges te Antwerpen ontscheept werden. De jongste in de reeks waren de Bacat-barges in februari 1974.

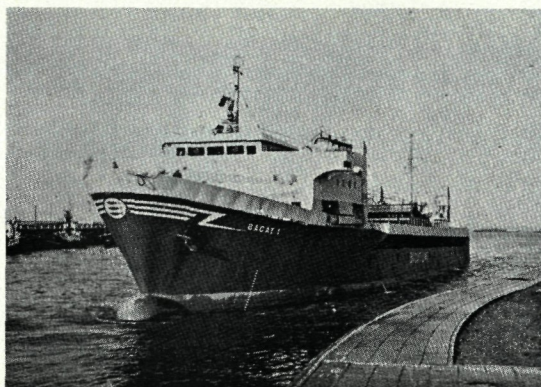
Naast de evolutie qua bargetype kende Antwerpen ook een graduele progressie van het lichterverkeer zoals blijkt uit onderstaande tabel.

Jaar	Tot. aantal barges	Tot. goederentonnage
1970	758	250.390 t.
1971	993	331.023 t.
1972	1.586	509.759 t.
1973	2.192	708.705 t.
1974	2.470	871.324 t.

In vier jaar tijd is de lichtertafel van de metro-poolhaven meer dan verdrievoudigd. Vermeldenswaardig is ook het procentuele aandeel van de voor-naamste goederengroepen in de globale invoer.

papier	26 %
houtcellulose en -deeg	45 %
veevoeder, granen, zaden	4 %
ijzerwaren	3 %
ertsen, stenen	5 %
syntetisch rubber	6 %
stukgoed	3 %
china clay	3 %

Wat nu de afvoer per barge betreft noteerde men in 1974 voor nagenoeg 88 % ijzer- en staalprodukten. Deze gegevens wijzen duidelijk op het industrieel karakter van het bargeverkeer: aanvoer van grondstoffen en afvoer van afgewerkte produkten.

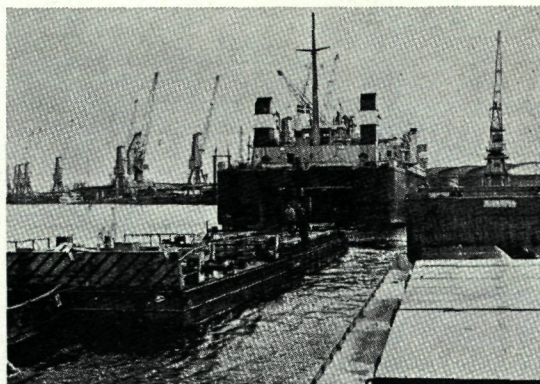


Het lichterschip Bacat is van het semi-catamarantype, met een normaal voorschip.

MEER OVER HET BACAT-SCHIP

Het is wel even interessant, nu wij het bargeverkeer onder de loep hebben, het jongste type in de reeks van de lichterscheepen nader te beschrijven. Het Bacat-schip, zo heet immers het nieuwe type, is een semi-catamaranschip met een gesloten voorboeg en achtersteven dat uit twee gescheiden rompen bestaat, waarover het dek loopt maar waar-tussen lichters kunnen geloodst worden. Tussen de twee rompen is een liftplatform aangebracht dat d.m.v. hydraulische lieren bediend wordt en tot 3 meter onder water kan zakken. De bacat-barges worden nu met behulp van een duwboot boven de platform gebracht en in de juiste positie geplaatst door een speciaal centreersysteem. De liftplatform heist vervolgens de lichters tot op de hoogte, waar-na ze d.m.v. een rolwagen naar een zijde worden verplaatst. Een bijzonder langscheeps transportsysteem brengt de barge tenslotte naar hun juiste plaats op het dek.

In totaal kunnen 10 Bacat-lichters op het bovendeck plaats vinden. Hun afmetingen zijn 16,82 m x 4,67 m x 3,30 m. Hun draagvermogen bedraagt ca. 150 ton. Tussen de twee rompen is nog plaats voor 3 lichters van het Lash-type met als afmetingen: 18,75 m x 9,50 m x 3,96 m. Elke Lash-barge meet 370 ton.



De lichters worden binnen gevaren in de tunnel die gevormd is door de twee rompen en het doorlopend dek.

Deze lichters worden gedreeën achter elkaar binnengeduwd, tussen de rompen d.m.v. hydraulische armen vastgeklemd, en blijven er drijven tijdens de vaart van het lichterschip. Het eerste Bacat-schip, de « BACAT I », kwam begin 1974 in de vaart, was 103,50 m lang bij 18,60 m breed en was voortgestuwd door twee dieselmotoren van elk 2.000 pk. Het schip werd ingezet tussen de Europese havens van Rotterdam en Antwerpen enerzijds en de Engelse haven Hull anderzijds, van waaruit de lichters hun reis doorzetten naar de industriële centra van Noord-Engeland. In februari van vorig jaar - wij gaven er de primeur van - legde de « BACAT I » voor de eerste maal te Antwerpen aan.

...

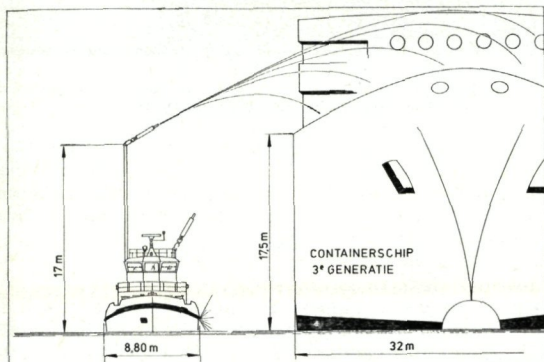
KENT U DE « UNIE VAN REDDINGS- EN SLEEPDIENST » ?

Zonder de adequate hulpschepen zou het de Antwerpse haven ongetwijfeld niet mogelijk zijn deze lichterscheepen en andere reuze-eenheden veilig langs haar kaaien te loodsen. Met betrekking tot deze hulpschepen valt nu een belangrijke gebeurtenis te noteren, nl. de fusie van drie sleepvaartmaatschappijen tot een nieuwe entiteit: de « Unie van Redding- en Sleepdienst », afgekort U.R.S. De drie Antwerpse maatschappijen waren de « Remorquage à Hélice », de « Sleepdienst Letzer » en de « Unie van Redding- en Sleepdienst ».

De huidige U.R.S. beschikt thans over 47 sleepboten van 145 tot 6.000 pk. Buiten sleepvaartuigen beschikt de firma over een aantal vlottende bokken en gespecialiseerd bergingsmateriaal. Onder de talrijke opdrachten van de U.R.S. onderscheiden wij drie hoofdactiviteiten: het slepen in de haven, het hoogzeeslepen en de bergingswerken. Zeeschepen naar een van de vier Belgische zeehavens leiden, is de meest traditionele activiteit en hiervoor zijn dag en nacht een aantal sleepers stand by. In de Antwerpse haven is hun werkzaamheid echter beperkt tot de Scheldestroom zelf daar de havendokken het domein zijn van de stadssleepboten. Wat het hoogzeeslepen betreft, worden een tiental hoogzeesleepers hiervoor ingezet. Schepen, lichters en booreilanden worden door de U.R.S. naar alle hoeken van de wereld gesleept. Sinds 1973 heeft de U.R.S. haar aktiegebied uitgebreid tot de « anchor handling », dit is het verankeren van pijpleidingen op de zeebodem. Krachtige sleepvaartuigen en gespecialiseerde werkkrachten zijn hiervoor nodig. Bergingswerk vormt het derde aktiviteitsgebied van

de U.R.S. en dit bestaat hoofdzakelijk uit het bergen van wrakken, het losslepen van gestrande schepen en de hulpverlening aan vaartuigen in nood. Toekomstplannen heeft de U.R.S. in overvloed. De nadruk ligt vooral op de « off-shore » activiteiten. Zo zijn momenteel in bestelling : 2 sleepboten van elk 1.800 pk, een sleper van 4.000 pk en drie sleepboten voor « anchor handling » van elk 7.000 pk. Verdere uitbreidingen worden nog gepland, wat de wereldfaam van de nieuwe Unie van Redding- en Sleepdienst ongetwijfeld zal verstevigen.

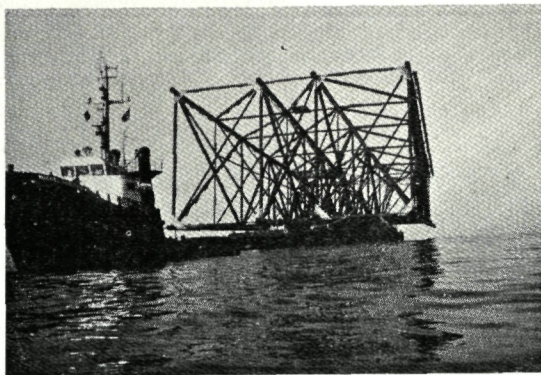
* * *



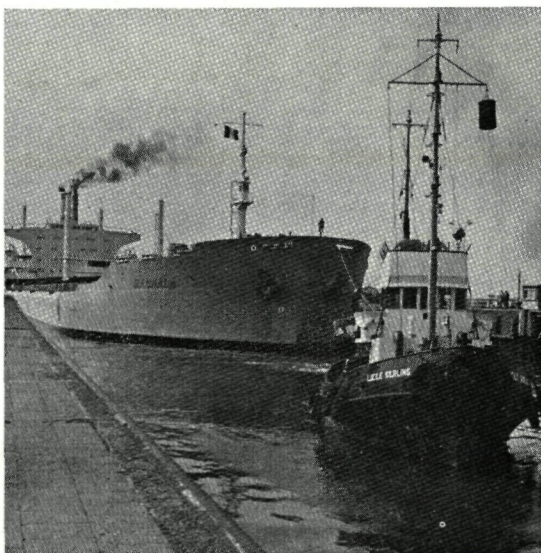
Door middel van een op een 17 m hoge telescopische mast gemonteerd waterkanon kunnen ook de hoogstliggende schepen efficiënt geblust worden.

METROPOOLHAVEN KRIJGT NIEUWE SLEEPBOTEN

Zo de Schelde het werkterrein van de U.R.S. is, zijn de Antwerpse havendokken echter voorbehouden aan de sleepers van de stedelijke havendiensten. In verband met laatstgenoemde hulpdiensten melden wij onlangs de bestelling van 7 nieuwe sleepboten voor een bedrag van meer dan 427 miljoen B.F. De eerste wordt in april 1976 verwacht, terwijl de laatste van de serie in 1977 van stapel loopt. Meer details over hun karakteristieken zijn thans bekend. Wij citeren deze gegevens nu in bondige vorm. Als afmetingen noteren wij 28,50 m x 9 m, terwijl de snelheid tot 12 knopen zal oplopen d.m.v. 2 motoren van elk 1.100 pk met Voith-Schneider-propellers. Werkelijk uniek is de brandblusinstallatie, waarvan de technische kenmerken luiden : 2 waterpompen van elk 12.000 liter/minnoot, 3 waterkranen die hetzij 8.000 liter water hetzij 56.000 liter schuimmengsel per minuut kunnen spuiten tot op 100 meter afstand. Een der waterkanonnen is aangebracht op een telescopische mast die tot op 17,50 m hoogte kan uitgestoken worden, zodat hoogliggende schepen van bovenaf kunnen geblust worden. Verder zijn deze sleepers uitgerust met een tank van 16.000 liter schuimextrakt, met 16 mondstukken langs de scheepszijden teneinde een waterscherm van ca. 4.000 liter/minuut dicht bij een brand te verwekken, en met 2 perskollektoren van



Het slepen door de U.R.S. van een enorme metalen constructie van de burgerlijke bouwkunde.



Sleepboot van de U.R.S. te werk in de Zandvlietsluis.

5 mondstukken om water en schuim aan de wal te leveren via darmen. De hele brandblusinstallatie kan op afstand bediend worden door één man vanuit de stuurhut.

Na aflevering van de laatste der nieuwe sleepboten zal de haven van Antwerpen beschikken over 26 moderne sleep- en brandblusschepen met een totaal van ca. 270.000 liter bluscapaciteit per minuut. Onze metropoolhaven zal alsdan het best uitgeruste en grootste blusvloot ter wereld hebben. Een winstpunt voor onze grote Scheldehaven die ongetwijfeld enorme inspanningen levert om op internationaal vlak competitief te blijven.

henri rogie
15-08-75



woorden uit de zeemanskist

admiraal

Opmermeester J.B. Dreesen

ADMIRAAL is het gebruikelijke woord om er de opperbevelhebber van de vloot van een land mee aan te duiden. Het is ook de aanspreektitel voor de vlagofficiëren vanaf de graad van VICE-ADMIRAAL en in sommige landen ook voor de SCHOUT-BIJ-NACHT.

Bij de Perzen, Arabieren en Turken heette de vorst of bevelhebber van de strijdmachten AMIR (waaruit het Europese woord EMIR) woord dat uit het Arabische AMARA-BEVEKEN stamt. Zo ook noemden de Arabieren de bevelhebber van de transporten van Noord Afrika naar Zuid Spanje AMIR-AR-RAHL, dit is "de bevelhebber van het transport "Alhoewel zeer gelijkend op dit laatste woord ligt de oorsprong van ADMIRAAL hierin niet besloten.

De naam AMIR werd ten tijde van de Kruistochten in Europa overgenomen en door de Romaanse volkeren gelatiniseerd tot AMIRALIS. Door verwarring met het Latijns ADMIRARI=bewonderen werd het later ADMIRALIS gespeld.

De betekenis was eertijds niet vlootvoogd maar alleen bevelhebber. Die betekenis had het woord ook nog in het Middelnederlands. Bedoelde men werkelijk een vlootvoogd dan voegde men er de woorden "van de zee" aan toe. Zo wordt in oude geschriften de Genuese scheepsvogd GRIMALDI "ammiraal van de zee" genoemd en sprak men in het Spaans van ALMIRANTE DE LA MAR. Door toedoen van de Sicilianen en de Genuezen, begon het woord al vroeg in de bijzondere betekenis van "bevelhebber ter zee" te gelden.

Het woord kwam in de Lage landen bij de zee in gebruik in de tweede helft van de 14de eeuw, waar het toen ontleend werd aan het Franse AMTRAL (voorheen ook ADMIRAL), die het op hun beurt waarschijnlijk aan de Spanjaarden ontleenden.

Reeds in 1270 werd in Frankrijk aan Florent de Varenne de titel AMIRAL toegekend en waarschijnlijk gebeurde dat in Spanje nog vroeger. Daar werd de in Burgas geboren ROMAN BONIFAZ

door Koning FERNANDO EL SANTO reeds in 1246 met de functie van ALMIRANTE bekleed. Zoals reeds gezegd blijken de eerste sporen van een admiraalsfunctie in ons land op te klimmen tot de 14de eeuw.

Lodewijk van Male, graaf van Vlaanderen stuurde in 1356 een vloot van 12 gecharterde schepen de Schelde op, om zijn rechten op het hertogdom Brabant te doen gelden. Het hoofd van de expeditie JACOB BUUC kreeg de titel van ADMIRAAL. Er was op dat ogenblik nog geen spraak van een oorlogsvloot of een beroepsmarine zoals het nu het geval is. De schepen die de graaf voor een dergelijke expeditie inzette verkreeg hij door handels- of vissersschepen te huren of te charteren. Eens de expeditie achter de rug werden de schepen in hun oorspronkelijke toestand gebracht en overgemaakt aan de eigenaars. De titel admiraal was op dat ogenblik dan ook een tijdelijke functie, die voor de gelegenheid aan een ervaren kapitein van de groep werd toegewezen.

Ook de handelsvaart kende reeds zijn admiralen. Zo trachten de Vlaamse koopvaarders die uit Sluis op La Rochelle, Bordeaux en Bayonne voeren hun vaart en nering veilig te stellen door in ADMIRAAL-SCHAP te varen, dwz in een formatie van schepen die ter onderlinge bescherming bij elkaar bleven. Voor de reis werd dan een ADMIRAAL aangesteld, waarvan de eerstgekende JAN PIETERSZON in 1371 de Westvloot naar Sluis bracht.

Geleidelijk aan bracht de graaf Lodewijk van Male verandering in deze toevallige toestanden om te komen tot een bestendige ADMIRALITEIT. Zo bracht hij in 1377 de Westvloot onder zijn toezicht en verving de door de kooplui aangestelde admiraal door een scheepsvogd in vast verband.

Ook liet hij in 1378 de toegang tot het Zwin bewaken door enkele patrouillevaartuigen onder bevel van een tweede admiraal PIETER ZOETE.

Na de slag van Westrozebeke in 1382 verenigde Lodewijk van Male beide admiraalsfuncties in één persoon JAN BUUC die op deze manier de eerste admiraal van Vlaanderen werd.

Na de dood van Lodewijk van Male gingen de Bourgondiërs op de ingeslagen weg voort. Rond 1450 creëerde Filips de Goede de titel "Kapitein-Generaal en Admiraal van de zee". Het ambtsgebied van de admiraal omvatte al de Bourgondische gewesten en strekte zich dan ook voor het eerst uit over de 17 provinciën. De vloot zou voortaan de standaard en de wapens van de Bourgondische hertogen voeren en niet meer de Vlaamse Leeuwvlag als voorheen.

In tegenstelling tot vroeger behoorden de admiraals thans tot de adel. De eerste in de reeks was SIMON DE LALAING, heer van Montignie, die in 1452 opgevolgd werd door Hendrik van Borsele, heer van Vere. Deze opvolgers waren Wolfaert van Borselen (1474-1486) en Filips van Kleef (1486-1488) laatste van de Middeleeuwse admiraals. Filip van Kleef werd dat jaar uit zijn functie ontheven, omdat hij de opstand tegen Maximiliaan van Habsburg had geleid, en hij werd vervangen door Filips van Bourgondië.

- Beveren wiens nakomelingen het ambt van admiraal bleven bekleden tot 1558.

Admiraal zijn was een erfelijke functie geworden. De laatste uit de familie Borselen, Maximiliaan van Bourgondië (1541-1558) werd opgevolgd door Filips de Montmerency, graaf van Hoorn, die na zijn terechtstelling in 1562 werd opgevolgd door Maximiliaan van Henin, graaf van Bousse...

En zo zouden we nog wel een tijdje kunnen voortgaan maar dan wordt het iets te lang in dit bestek. We verwijzen dan ook naar de zeer volledige REPERTOIRE BIOGRAPHIQUE van LES AMIRAUX, CAPITAINES ET CORSAIRES DE BELGIQUE die door onze Marinegeschiedeniskenner bij uitstek, Fregatkapitein en Voorzitter van Neptunus J.C. Lienart regelmatig in dit tijdschrift gepubliceerd wordt, alsook naar de zeer uitgebreide literatuur over dit onderwerp bij de verschillende auteurs.

Buiten de admiraals bestonden er ten dien tijd ook nog de VICE-ADMIRAALS die meestal de praktische leiding van de vlootoperaties hadden. De Vice-admirals werden op hun beurt gesecondeerd door een of meerdere LUITENANT-ADMIRAALS.

De ADMIRALITEIT van VLAANDEREN heeft in de daaropvolgende eeuw een roerige tijd gekend om in 1694 definitief te worden afgeschaft. Nochtans bleef de zetel te OOSTENDE en te Nieuwpoort bestaan tot in 1716. De in 1609 afgeschafte admiraliteitszetel te Antwerpen, die echter nog van belang bleef tot 1624, werd in dat jaar vervangen door een handelsadmiraliteit die eerst in 1786 werd opgeheven. En daar eindigt dan de geschiedenis van onze admiralen, want de rang zou bij ons na 1830 in de Marine niet meer voorkomen.

Bij de verschillende samenstellingen met admiraal noteren we ADMIRAALZEILEN waarmee tegenwoordig het bij bepaalde gelegenheden in formatie varen van jachten bedoeld wordt. En als we zeggen dat DE ADMIRAAL HEEFT GESCHOTEN dan heeft de gastheer zijn glas opgenomen en daardoor het sein gegeven dat de maaltijd mag beginnen.

J.B. DRESEN



Avez-vous déjà la

« Cravate force navale » ?

Hebt U reeds een

« Zeemachtdas » ?

on her majesty's service

Door Korvetkapitein C. Jacobs

NIEUWE AANWINSTEN

Nieuw opzoekingschip voor de Britse Marine

Een nieuw soort opzoekingschip dat zal gebruikt worden voor oceanographische proeven en voor het leggen van speciale kabels, werd te water gelaten op de werf van Scott's Shipbuilding Company Ltd te Greenock op 25 juni i.l.

Het schip, dat onder de « Royal Maritime Auxiliary Service » komt te staan, zal « RMAS NEWTON » genaamd worden naar Sir Isaac Newton. Het bezit 4 laboratoria voor wetenschappelijk werk, zeven verschillende lieren voor buitenboord experimenten en een echolood met grote defineëring.

Het schip verplaatst 3940 ton, is 98,6 meter lang, en 16 meter breed en heeft diesel-electrische voortstuwing. Het wordt bemand door 12 officieren en 37 manschappen van de RMAS en zal tevens een wetenschappelijke staf van 12 personen kunnen in-schepen.

De RMAS bedient een verscheidenheid van schepen bemand met burgers, die zowel diensten verlenen aan de vloot als steun aan het maritiem onderzoek.

Tewaterlating van « H.M.S. NEWCASTLE »

« H.M.S. NEWCASTLE », vijfde in de reeks van de nieuwe Sheffield-Class Type 42 onderzeebootjagers, werd te water gelaten op de Wallsend werf van Swan Hunter Shipbuilders Ltd op 24 april i.l.

« H.M.S. NEWCASTLE » heeft een waterverplaatsing van 3500 ton, is 125 meter lang en 14,33 meter breed. Haar bewapening zal een SEA-DART missile-systeem omvatten evenals een automatisch 4.5. duim MK 8 kanon. Ze is tevens uitgerust met een twee-motorige WG 13 LYNX helicopter voor de anti-duikbootbestrijding.

De leefruimtes aan boord zijn zeer modern ingericht met stapelbedden en afzonderlijke zithoek. Cafetariasysteem is al lang niet meer ongewoon

evenals de luchtverversing in kantoren, slaap- en operationele werkruimtes.

Dit is het achtste schip van de Britse Marine dat de naam « NEWCASTLE » draagt. Het eerste schip voer al over de wereldzeeën in 1654; de zevende « NEWCASTLE » was een Southampton-klas kruiser die zich onderscheidde in de Middellandse Zee (1940), in Burma (44-45), en in Korea (52-53) alvorens opgelegd te worden in 1958.

« H.M.S. JURA » : in dienst stelling

« H.M.S. JURA » werd gecommisionneerd in Port Edgar (« H.M.S. LOCHINVAR ») in april i.l., met als opdracht: Visserijwacht en bescherming van de booreilanden rondom het Verenigd Koninkrijk. Russische treilers wagen zich inderdaad geregeld binnen de 500 meter veiligheidsmarge die de internationale scheepvaart rondom deze platformen in acht dient te nemen. Uiteraard is deze bescherming verleend door « H.M.S. JURA » vooralsnog symbolisch want het is een door het Ministerie voor Visserij geleend vaartuig, waar inderhaast extra transmissiemateriaal en een 40 mm kanon aan boord werden geplaatst.

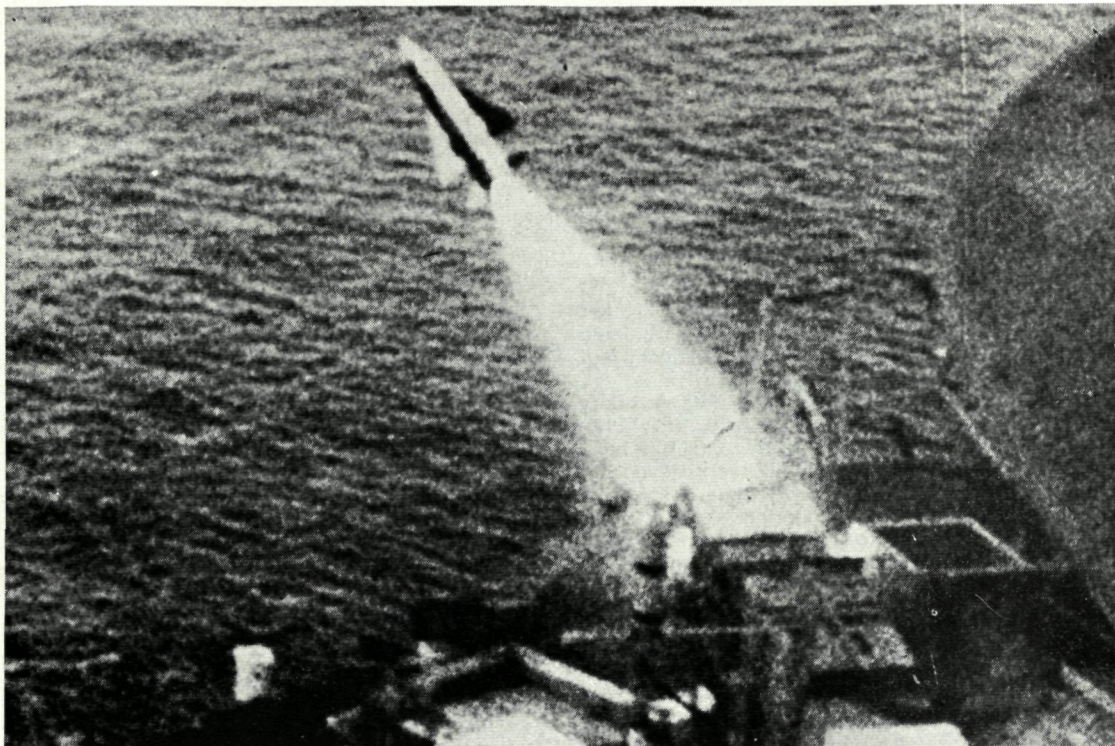
Het schip werd gebouwd in Aberdeen in 1972, verplaatst 1200 ton, is 56 meter lang en heeft thans een 28-koppige bemanning met een Lt Cdr van de Britse Marine aan het hoofd.

Een hoogzeesleepboot komt dit jaar de « H.M.S. JURA » nog vervoegen en hopelijk komt er na de laatste kabeljauwoorlog geen olieoorlog nu de eerste Noordzee-olie in het V.K. onlangs aan wal werd gebracht.

Hoe dan ook in een echte crisisperiode hebben de Britse Regering en de Britse Marine wel andere pijlen op hun boog: mariniers, gevechtswemmers, bewapende helicopters...

De « H.M.S. JURA »





De « SEAWOLF »



« HMS PENELOPE »

Seawolf - Nieuw zelfverdedigingswapen

Het testen van een nieuw zelfverdedigingsmissile-systeem voor oorlogsschepen werd door de Britse Marine aangevat.

Het wapen heet « SEAWOLF » en is voor de proeven geïnstalleerd in het Fregat « H.M.S. PENELOPE ». Ontworpen voor gebruik tegen kleine supersonische missiles en tegen vliegtuigen, van zeer lage tot zeer grote hoogten, heeft « SEAWOLF » de meest nauwkeurige specificaties ooit ontworpen voor de op korte afstand anti-missile en anti-vliegtuigen verdediging van schepen. De missile zelf is ook supersonisch en kan zeer snel afgeschoten worden d.m.v. een 6-loops lanceerbuis, ook bij slecht weer en woelige zee; ze wordt door radar- en t.v. trackers naar haar doel geleid.

Testen aan de wal hebben de doeltreffendheid bewezen van het nieuwe wapensysteem tegen kleine doelen met een snelheid boven mach 2.

De bouwers van « SEAWOLF » zijn : « British Aircraft Corporation » en « Marconi en Vickers ». « H.M.S. PENELOPE » werd op 16 mei 1975 terug in dienst gesteld in Devonport.

* * *

DIVERS

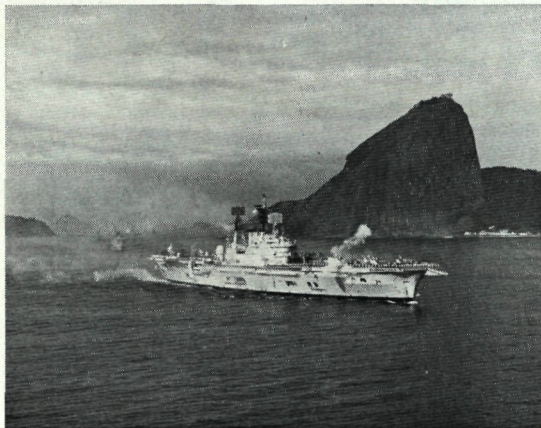
Nieuws van de Hydrografische Dienst

Het jaarverslag 1974 van de Hydrografische Dienst maakte melding van 95 wrakken die niet op zee-kaarten van het Kanaal voorkwamen. Vanwege dit verrassend hoog cijfer wordt het onderzoek naar verdere niet in kaart aangebrachte wrakken dit jaar in het Kanaal voortgezet.

Een ander belangrijk punt is de bijdrage die de Hydrografische Dienst begon te leveren aan de onderwater-exploratie met het oog op het ontginnen van nieuwe energiebronnen. In een korte tijdspanne heeft deze nieuwe taak enorme afmetingen

aangenomen, zodat nu in samenwerking met andere regeringsdepartementen naar meer hulpmiddelen moet uit gekeken worden. Te dien einde werd de « Hydrografische Studiegroep » opgericht. Tevens heeft de Hydrografische Dienst van de Britse Admiraliteit kaarten gemoderniseerd en zones geëxploreerd in Fiji, de Nieuwe Hebriden, de Maldivische eilanden, Caribische Zee, de Falkland eilanden en Antarctica.

* * *



« HMS ARK ROYAL »

Thuiskomst van het RN verband, TG 317.2

Hogergenoemd verband keerde in juni i.l. na een afwezigheid van 9 maanden terug in het Verenigd Koninkrijk. Tijdens deze periode werd geoefend met 14 andere marines, werd deelgenomen aan CENTO- en SEATO-oefeningen en werden niet minder dan 30 havens bezocht in Afrika, de Indische Oceaan, het Verre Oosten en Zuid-Afrika.

De groep stond het bevel van Vice-Admiraal H. LEACH, Vlagofficier van de 1ste Flotilje, die zijn vlag voer in de helikopterkruiser « H.M.S. BLAKE ». Praktisch de ganse 9 maanden bestond de groep uit het 3e Fregatsquadron (« H.M.S. LEANDER, DIOMEDE, FALMOUTH, ACHILES en LOWESTOFT ») en de nucleaire duikboot « H.M.S. WARSPITE ». Logistieke steun werd verleend door de Royal Fleet Auxiliaries « STROMNESS, OLNA en GREEN ROVER ». Vier Sea King helikopters van « H.M.S. BLAKE » verhoogden de anti-duikbootcapaciteit.

R.N. en eenheden Braziliaanse Marine.



Tijdens de maand mei werd geoefend in Braziliaanse wateren met het vliegdekschip « ARK ROYAL », de met geleide tuigen uitgeruste kruiser « HAMP-SHIRE » en tevens met eenheden van de Braziliaanse marine.

« Het groep-concept » wordt in de toekomst vermoedelijk meer en meer toegepast door de Britse Marine, vooral na de laatste regeringsbeslissing de wachtschepen in verschillende overzeese gebieden af te schaffen of drastisch in te krimpen. Bovenstaande maatregel wordt ondervangen door « het groep-concept », dat de schepen grotere flexibiliteit en trainingsmogelijkheden biedt. Het trekt ook vreemde schepen aan om samen met zo'n verband te oefenen. De hier beschreven « task group » werd in juli i.l. afgelost door een gelijkaardig verband, dat volgend jaar in de lente naar Groot-Brittannië weerkeert.

* * *

PERSONEEL

Nieuwe bevelhebber voor het Kanaalcommando

Vice-Admiraal Sir John D. Treacher wordt de nieuwe opperbevelhebber van de Britse Marine, Geallieerd opperbevelhebber van het Kanaalcommando en tevens van de Oostelijke Atlantische Oceaan. Als eerste marineluchtvaartspecialist aangeduid voor deze functies, zal hij Admiraal Sir Terence Lewin opvolgen in oktober a.s. met de rang van Admiraal. Vice-Admiraal Sir J.D. Treacher heeft in « FORCE H » in de Middellandse Zee en op konvooibegeleiding naar Rusland gediend in de Twee Wereldoorlog. Tijdens de Koreaanse oorlog was hij gevechtspiloot aan boord van het vliegdekschip « H.M.S. TRIUMPH ».

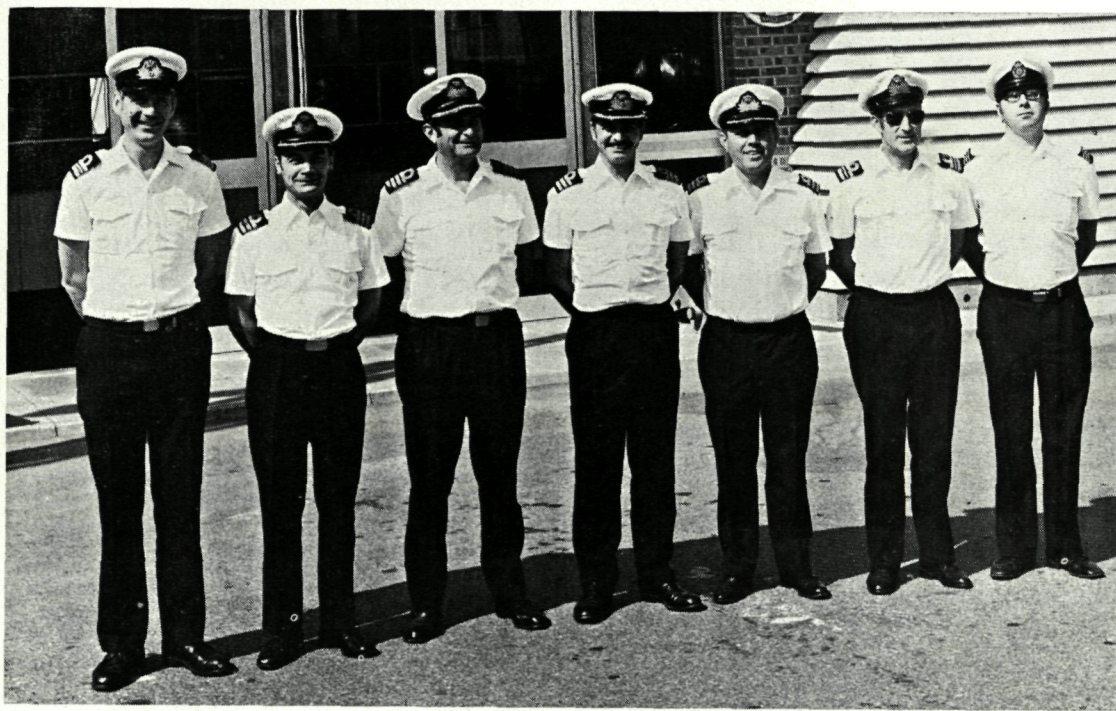
Als directeur van « Naval Air Warfare » bij de Marinestaf was hij van dichtbij betrokken in de succesvolle ontwikkeling van de met Rolls Royce Spey motoren uitgeruste Buccaneers en Phantoms van de Britse Marine. In 1973 werd Vice-Admiraal Sir Treacher opgenomen als « Fellow of the Royal Aeronautical Society ».

CINCFLFET is het laatste groot maritiem commando in de Britse Marine, en omvat alle schepen wereldwijd. De functie van Geallieerd Opperbevelhebber van het Kanaal en van de Oostelijke Atlantische Oceaan wordt gecombineerd met dit nationaal Commando. CINCHAN (Kanaalcommando) staat op gelijke voet met SACLANT (Commando van de Atlantische Oceaan) en met SACEUR (Geallieerd Opperbevel van Europa). Deze « drie groten » zijn rechtstreeks verantwoordelijk tegenover het Militair Comité van de NAVO in Brussel. Cinchan staat steeds onder het gezag van een Britse Admiraal en aan het hoofd van zijn internationale staf staat een Nederlandse Schout-bij-Nacht (SBN P. Besnard). Vice-Admiraal Treacher die Onderstafchef van de Britse Marine geweest is sinds 1973, is geen vreemde voor de NAVO want hij vervulde een NAVO-taak als « Commander Carrier Striking Group Two » van 1970 tot 1972 in zijn functie van vlagofficier « Carriers and Amphibious Ships », toen hij zijn vlag voer in H.M. Schepen « EAGLE » (waarover hij eerder twee jaar het bevel waarnam), « ARK ROYAL, ALBION, BULWARK, INTREPID en FEARLESS ».

* * *

Nieuwe Commander-in-chief Naval Home Command
Admiraal Sir Terence Lewin, de huidige Geallieerde Opperbevelhebber van het Kanaalcommando zal in november 1975 de functie van « Commander-in-Chief Naval Home Command » op zich nemen. In

de NAVO staf in Northwood betreurt met zijn heengaan, maar tevens is men ervan overtuigd dat hij - in zijn eigen woorden - « HET NAVO EVANGELIE VERDER ZAL PREDIKEN » in de Britse Marine.



NIEUWE GEZICHTEN BIJ DE STAF VAN HET KANAALCOMMANDO (CINCHAN)

29 augustus 1975

Van links naar rechts :

* 1LV VERHEYEN

A/SOO(MW) Assistant Staff Officer Operations
(Mine Warfare)

KVK SBH JACOBS

verliet de Staf op 12 september ll., was SOOR

CPV PESCH

Hoofd van de Belgische Delegatie

Deputy Chief of Staff Plans Channel

CPC CORNELIS

Staff Officer Plans Mine Warfare

* KVK VANDERSTRAETEN

SOOR, Staff Officer Operational Readiness

* 1LV GILIS

SOFP, Staff Officer Forces Planning

1MR BACKS

Head of the NATO Registry

(De officieren gemerkt met * zijn de « nieuwe gezichten »).

(Foto PRO, CINCHAN, Northwood)

CREDIT PHOTO :

« HMS ARK ROYAL », Ministry of Defence, Royal Navy - Public Relations.



QUI A VU « ARIELLE » ?

Le célèbre peintre de marine Marin Marie qui est aussi l'auteur d'un livre « Wind Aloft and Wind Below » qui relate sa traversée en solitaire de l'Atlantique en 1966, à bord d'une vedette à moteur de 42 pieds appelée « ARIELLE » recherche l'adresse du nouveau propriétaire de cette vedette, qui est belge, croyons-nous et dont il a perdu la trace.

Toute information sera bienvenue au bureau de NEPTUNUS, BP 17 Oostende, qui fera suivre, ou directement à

Monsieur Marin Marie, 44 rue Féburon 50600
St.-HILAIRE DU HARCOURT - France.

INFO MARINE



bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

De Engelse ondiepwatervijver « HMS SHIP-HAM » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 7 augustus tot 9 augustus 1975. Het schip stond onder het bevel van LT. CDR. O.F. BEDDOE RN.

Karakteristieken

Waterverplaatsing: 150 ton
Afmetingen: 106 x 21 x 7 voet
Bemanning: 16

Het Duitse 3de smaldeel mijnenvegers, bestaande uit de tender « SAAR », het bevoorradingsschip « OFFENBURG » en de ondiepwatervijvervegers « AMAZONE, ARIADNA, FREYA, GAZELLE, HERTHA, NIXE, NYMPHE en VINETA » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 16 tot 22 augustus.

Het smaldeel stond onder het bevel van Korvetkapitein LUTH.

De gezamenlijke bemanning omvat: 27 officieren en aspiranten, 163 onderofficieren, 227 matrozen.

Karakteristieken

- a. « SAAR »:
Waterverplaatsing: 2370 Ton
Afmetingen: 98,6 x 11,8 x 3,8 m
- b. « OFFENBURG »:
Waterverplaatsing: 3254 Ton
Afmetingen: 1004 x 12 x 4,2 m
- c. Ondiepwatervijvervegers:
Waterverplaatsing: 210 Ton
Afmetingen: 38 x 8,30 x 2,20 m

Het Duitse 4de Smaldeel mijnenvegers bestaande uit het mijnentransportschip « SACHSEM WALD » en de kustmijnenjagers « WEILHEIM, CUXHAVEN, DUREN, KONSTANZ, FLENSBURG, FULDA en VOLKLINGEN » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 22 tot 29 augustus 1975. Het smaldeel stond onder het bevel van Fregatkapitein BORMER.

De gezamenlijke bemanning omvat: 46 officieren en aspiranten, 140 onderofficieren, 190 matrozen en 2 burgers.

Karakteristieken

- a. « SACHSEM WALD »:
Waterverplaatsing: 3850 Ton
Afmetingen: 111 x 13,9 x 4 m
- b. Kustmijnenvegers:
Waterverplaatsing: 425 Ton
Afmetingen: 48 x 8,3 x 2,5 m

Het Duitse 3de Smaldeel mijnenvegers bestaande uit het bevoorradingsschip « OFFENBURG » en de ondiepwatervijvervegers « AMAZONE, ARIADNE, FREYA, GAZELLE, HERTHA, NIXE, NYMPHE en VINETA » brachten een officieel bezoek aan de haven van Antwerpen van 28 augustus tot 1 september 1975.

Het smaldeel stond onder het bevel van Korvetkapitein LUTH.

De gezamenlijke bemanning omvat: 23 officieren en aspiranten, 108 onderofficieren, 136 matrozen.

De Nederlandse mijnenjager « Hr.Ms. VEERE » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 8 september tot 11 september.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Kl. P.G. WENNEKES.

Karakteristieken

Waterverplaatsing: 417 ton
Afmetingen: 149,8 x 28 x 6,5 voet
Bemanning: 38

De Engelse onderzeeboot « HMS OCELOT » bracht een routine bezoek aan de haven van Brugge van 29 augustus tot 2 september 1975.

Het schip stond onder het bevel van LT. CDR RTN BEST RN.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 2030 Ton
AFMETINGEN : 295,2 - 26,5 x 18 voet
BEMANNING : 68

* * *

Het Engelse fregat « HMS EASTBOURNE » bracht een routine bezoek aan de haven van Oostende van 19 tot 23 september 1975. Het schip stond onder het bevel van LT. CDR. M.W. KEMMIS-BETTY (RN).

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 2560 Ton
AFMETINGEN : 369,8 x 41 x 17 voet
BEMANNING : 225

Het NAVO Mijnenbestrijdingssmaldeel STANAV-FORCHAN, bestaande uit « KIRKLISTON » (UK), « GEMERT » (NL), « HOOGEVEEN » (NL), « PADERBORN » (GE) en « KNOKKE » (BE), bracht een routine bezoek aan de haven van OOSTENDE van 5 tot 12 september 1975.

Het smaldeel stond onder het bevel van Commandeur P. Mc LAREN, aan boord van « HMS KIRKLISTON ».

Karakteristieken

« HMS KIRKLISTON »

WATERVERPLAATSING : 425 ton
AFMETINGEN : 153 x 28,2 x 8,2 voet
BEMANNING : 38

« HNLMS GEMERT »

WATERVERPLAATSING : 417 ton
AFMETINGEN : 149,8 x 28 x 6,5 voet
BEMANNING : 38

« HNLMS HOOGEVEEN »

WATERVERPLAATSING : 417 ton
AFMETINGEN : 149,8 x 28 x 6,5 voet
BEMANNING : 38

« FGS PADERBORN »

WATERVERPLAATSING : 425 ton
AFMETINGEN : 147,7 x 27,2 x 8,5 voet
BEMANNING : 46

« BNS KNOKKE »

WATERVERPLAATSING : 390 ton
AFMETINGEN : 144 x 27,9 x 7,5 voet
BEMANNING : 39



VISITE NON OFFICIELLE DU « ZINNIA » A ROTTERDAM DU 24 AU 28 JUILLET 1975

Le « ZINNIA » accompagné des drageurs de petits fonds « VISE », « TONGEREN », « MERKSEM » et « ANDENNE » a accosté le 24 juillet 1975 au Parkade à Rotterdam. Les navires de notre marine y furent accueillis au son de la musique de notre Force Navale, également conviée à participer aux manifestations « Water Dagen 1975 » organisées par la ville de Rotterdam et auxquelles un lustre tout particulier a été donné cette année.

Ces festivités ont pour but de promouvoir le tourisme ; elles permettent d'accueillir à tour de rôle diverses marines et musiques étrangères.

Le jour de l'arrivée, un cocktail fut offert par la ville à tous les équipages et musiciens dans une des somptueuses salles de l'hôtel de ville. Monsieur Lodewyck, Ambassadeur de Belgique aux Pays-Bas, Monsieur Van Mosselvelde, Consul général à Rotterdam ainsi que de nombreuses personnalités civiles et militaires étaient présentes.

Un concert promenade de notre corps de musique clôtura la soirée.

Le lendemain, les équipages et musiciens eurent l'occasion de participer à plusieurs excursions avec e.a. la visite de Rotterdam et de l'Euromast. Le soir une réception à bord du « ZINNIA » et un taptoe sur le quai face aux navires belges, remportèrent un grand succès auprès des nombreux invités (plus de cent). Parmi les autorités civiles militaires et navales de Rotterdam et La Haye présentes, on notait la présence de l'Ambassadeur de Belgique et du Consul général de Belgique à Rotterdam, les autorités municipales et portuaires de Rotterdam,

le Vice-Amiral Heckman, Directeur du personnel de la Marine Royale Néerlandaise, le Contre-Amiral Langeberg, Directeur du Matériel et des Constructions Navales, le Général-Major Lamens, Commandant du Corps des Fusilliers Marins, le Contre-Amiral Kooyman, Inspecteur des Ecoles de la Marine Royale Néerlandaise.

Le week-end les navires furent ouverts au public et sous un soleil à peine voilé, plus de dix mille visiteurs furent reçus à bord du « ZINNIA » et des MSI, tandis qu'au centre de la ville, le Corps de musique de la Force Navale Belge, devant un public également nombreux faisait le délice des amateurs de musique classique. Tous, Néerlandais et marins Belges, garderont de cette « Semaine Belge » un excellent souvenir de la présence à Rotterdam de notre musique et des navires de notre Force Navale, envahis le jour par un public de tout âge, et, projetant la nuit la lueur de leur illumination sur l'eau verdâtre de la Meuse et sur les arbres du Parkade.

* * *

- De A960 « GODETIA » verbleef op visserijkruisvaart van 25 augustus tot 26 september. Het Logistiek Steunschip meerde te DUBLIN van 3 tot 6 september en te ODENSE van 17 tot 20 september.

* * *

- Ter gelegenheid van de Bevrijdingsfeesten te ANTWERPEN verbleef de A961 « ZINNIA » in de Scheldestad van 4 tot 10 september. Het trad er op als gastschip voor de Britse Fregat « H.M.S. JUNO ».

- De Mijnenveeggroep (COMFLOT 22), samengesteld uit het Commando- en Logistiek steunschip A961 « ZINNIA », het Smaldeel Hoogzeemijnenvegers (M.H.S.O.), en het Smaldeel Kustmijnenvegers (M.H.S.C.) namen deel aan de bilaterale Nederlands - Belgische oefeningen « UNIFORM YOWL » van 15 tot 26 september II.
- Het Smaldeel Ondiepwatarmijnenvegers (M.S.I.) ondernam een kruisvaart in de Noordzee van 9 tot 16 september 1975; van 12 tot 15 september verbleef het Squad te HARLINGEN.



ZEEMACHT BUIGT ZICH OOK OVER MIJNENJAGER

Het kernkabinet heeft donderdag 31 juli de deelneming van België goedgekeurd aan een studieproject voor de bouw van een nieuwe mijnenjager, die gebeurlijk als standaardjager de NAVO-vloten zou kunnen uitrusten. Frankrijk en Nederland beslisten reeds eerder aan dit programma mee te werken, nadat Nederland en België het voorstel daartoe hadden geformuleerd. Het aandeel van België in die studie bedraagt voor het eerste jaar 5 en voor het tweede jaar 50 miljoen.

De Zeemacht is uitgerust met mijnenvegers-mijnenjagers die ongeveer twintig jaar geleden zijn gebouwd en geleidelijk aan vervanging toe zijn. Het verschil tussen mijnenveger en mijnenjager ligt tot nog toe bij de uitrusting en niet bij het schip zelf: een mijnenveger bootst, d.m.v. veegtuigen die achteraan worden meegesleept, de magnetische en geluidsgolven na van de koopvaardischepen waardoor de mijnen normaal tot ontploffing komen. Hij beschikt ook over een mechanisch veegtuig om ankerkabels van mijnen over te knippen. De mijnenjager spoort de mijnen op met een sonar (onderwater-radar). Is de mijn nauwkeurig gelokaliseerd, dan wordt ze met behulp van springstoffen vernietigd.

In het raam van het lopende programma van aanschaffing en vernieuwing van militair materieel is de vervanging van de mijnenvegers opgenomen voor een bedrag van 8,5 miljard fr.

De Belgische deelneming aan de gemeenschappelijke project-studie is niet alleen op te vatten als een soort voorzorgsmaatregel in het belang van de Belgische industrie, die gebeurlijk opdrachten zou kunnen krijgen in de gemeenschappelijke productie. Ze brengt in de eerste plaats mee dat de toekomstige mijnenjager ook met inachtneming van de behoeften en wensen van de Belgische Zeemacht zal worden ontworpen en gebouwd.

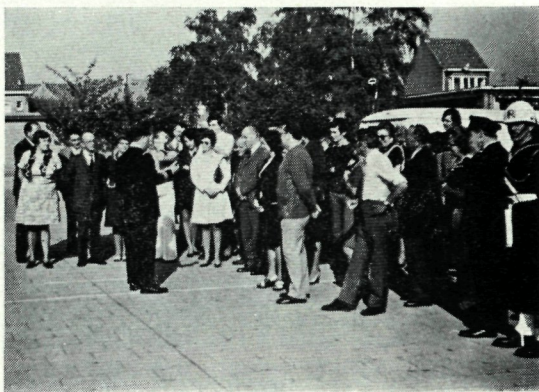
VISITES COMIENAV

Les parents des recrues et volontaires de la levée août 1975 étaient invités à visiter la caserne « LTZ BILLET », le 8 août.

Les familles étaient accueillies par le Cdt de la DIP.

La suite du programme comprenait une allocation avec DIA's dans la salle de cinéma où des explications étaient données concernant la suite du programme d'instruction et les perspectives d'avenir pour les VC, et une visite guidée du quartier.

L'après-midi fut clôturée par un goûter au cours duquel les parents peuvent prendre contact avec le Commandant et les instructeurs. Vers 17.00 hrs ceux qui le désiraient, partirent accompagnés de leurs familles.



BEZOeken COMIENAV

De ouders van de rekruten en BV's van de lichte augustus 1975 werden uitgenodigd om de marinekazerne « LTZ BILLET » te bezoeken op 8 augustus. De families werden verwelkomd in de kantien door de Commandant van de divisie eerste opleiding. Het verdere programma voorzag een spreekbeurt met DIA's in de cinemazaal waar uitleg verstrekt werd over het opleidingsprogramma of hun verdere loopbaan bij de marine.

Daarna had een rondgang plaats in het kwartier onder de leiding van de OSC en 1MP LAMBERT. De namiddag werd besloten met een vieruurtje in de eetzaal waar de ouders contact konden opnemen met de Commandant en de onderichters. Rond 17.00 uur kon iedereen die het wenste met zijn familielid in W-E vertrekken.

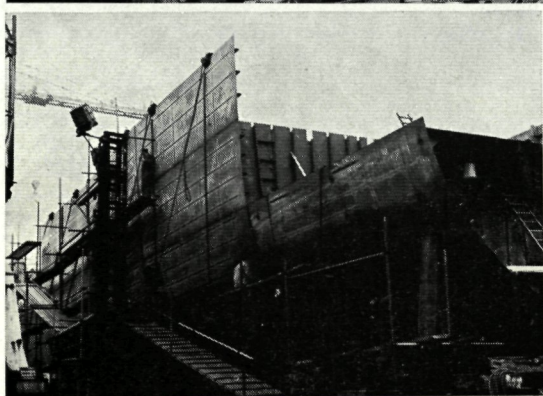
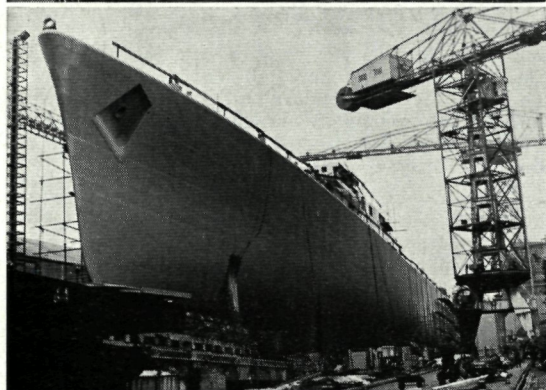
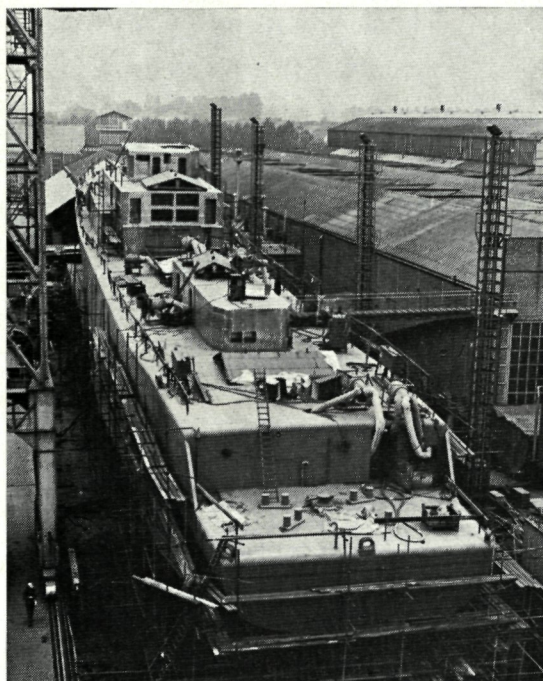


BEZOEK VEILIGHEIDSIINSTITUUT COMLOGNAV

Op 10 september brachten de leden van comité veiligheid en hygiëne een bezoek aan de instellingen van het veiligheidsinstituut te Antwerpen.

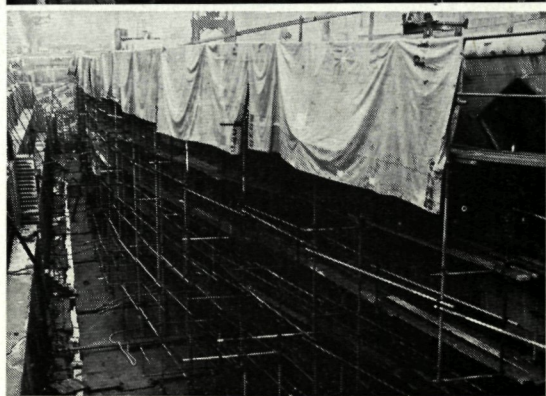
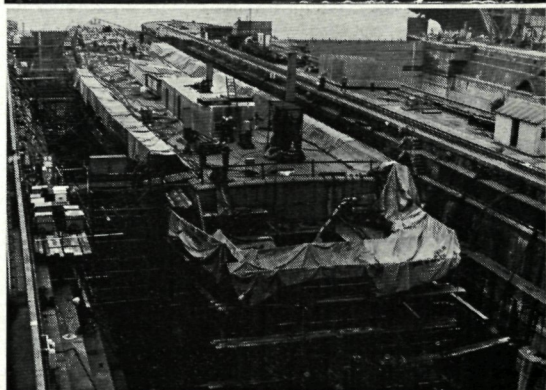
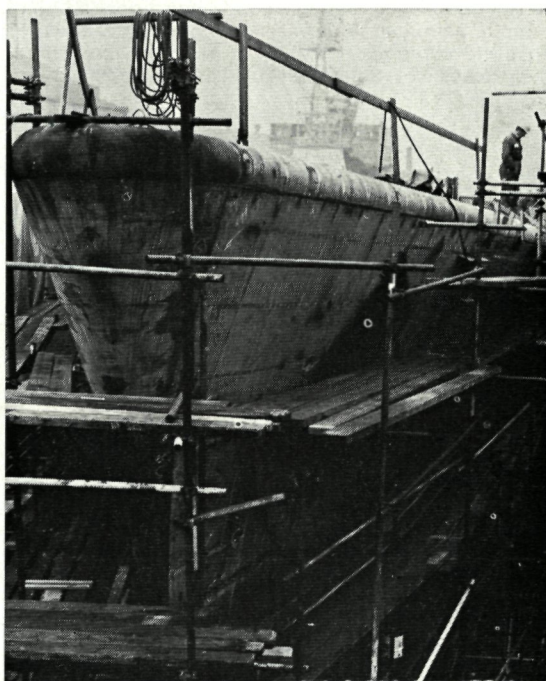
Temse

Neptunus / Info-Marine is onlangs op bezoek geweest op de scheepswerven Boel te Temse en Cockerill te Hoboken om de werkzaamheden gade te slaan aan het eerste escorteschip. Wij tonen hier enkele beelden ervan.



Hoboken

Neptunus / Info-Marine s'est rendu récemment aux chantiers Boel à Temse et Cockerill à Hoboken, pour voir les travaux de construction de notre premier escorteur. Nous donnons ici quelques vues.





Citoyen Kasonia Kizito Mukuno, Docteur en médecine et futur Chef du Service de Santé de la Force Navale Zairoise, a quitté la Belgique après un stage de 5 mois au Service de Santé de la Force Navale.

Lors d'une réception à l'Hôpital Militaire, le 11 septembre, le Dr. Kasonia a prononcé un discours fort remarqué, que nous publions ici intégralement.

Colonnel, Commandants, Confrères et chers amis de la Force Navale,

Nous sommes le dernier jour du dur labeur qui nous a animés avec acharnement pendant 5 mois. Me trouvant ainsi au seuil de mon départ ce mercredi 17, après un séjour actif au milieu de vous, je n'ai pas voulu vous quitter comme quelqu'un qui entre et sort sans frapper à la porte. C'est pourquoi je me suis soumis à l'agréable devoir de vous inviter à cette rencontre non d'adieu, mais d'au-revoir !

Est-il nécessaire de formuler ouvertement mes remerciements pour avoir répondu à mon invitation, alors que vous en êtes certains d'avance ? Vous m'avez reçu 5 mois durant, au sein de vos différents services. Partout où je suis passé, j'ai été l'objet d'un accueil inattendu et c'est avec une satisfaction mêlée d'étonnement que je voyais les réunions et les propos dépasser les considérations linguistiques, et se muer du néerlandais en français de par le souci de me faire participer pleinement aux discussions.

C'est une attitude positive et louable surtout quand nous avons partagé les 80 ans d'existence, mais 80 ans qui avaient aussi traversé les vicissitudes du temps.

C'est à ma grande surprise que les différents maîtres de stage à qui le Dr MILLECAMPS, ZDM, me confiait et à commencer par lui-même, c'est à mon grand étonnement donc, que la 1ère question était chaque fois.

« Que pouvons-nous faire pour vous ?

Quels sont nos problèmes actuels et en quoi pouvons-nous valablement contribuer à leurs solutions dans votre contexte » ?

Ces questions dénotaient la volonté sincère et sans orgueil de fournir une formation non intéressée m'aidant moi-aussi à voir plus clair dans les rôles que je devois bientôt jouer. D'avance, l'attitude paternelle de l'école était hors question. A plusieurs reprises, j'ai eu donc à formuler les problèmes à mon point de vue.

Au niveau de la Direction SS FN chez le ZDM lui-

même, le colonel MILLECAMPS : « Vous travaillerez avec moi, m'a-t-il dit, parce que votre fonction sera peut-être identique à la mienne. Ensemble, nous solullunnerons les problèmes, au fur et à mesure qu'ils se présenteront et tels qu'ils se présenteront en ce temps de mutation. C'est la seule façon d'acquérir l'esprit et l'optique de travail qu'aucune école ne saurait enseigner ».

Au niveau de la Sélection Particulière à la FN au NAVCENMED, chez Dr PULLINCKX, Directeur du Centre Médical, comme de la Sélection Générale au CRS à BRUXELLES, j'ai entendu les mêmes questions, j'ai été l'objet du même accueil.

C'était le même cas au niveau du « GODETIA », Naire de Commandement et de Soutien logistique et médical, avec le Cmd, le Capitaine de Corvette VERBOVEN, « GODETIA » sur lequel je devais vivre les différentes conditions à bord, pour les avoir expérimentées et vécues, rien, aucune lecture à elle seule ne pouvant se substituer à l'expérience vécue.

Le retour de la mer devait m'amener à COMIENAV à BRUGES chez le Major-Médecin VOGELAERS, pour la Direction Régionale du Service Santé, son organisation administrative et technique et le rôle du médecin au niveau de l'instruction et de l'enseignement.

Le Centre de Médecine Hyperbare et de la Plongée sous-marine m'accueillit ensuite pour me familiariser aux problèmes de la plongée, à la vie sous-pression et à l'Oxygénothérapie hyperbare à COM-OPSNV, avec les Dr VAN OPSTAL, STUBBE et THIJS.

Nous terminons pour le moment la ronde des ateliers de la grande usine qu'est le Groupement Logistique où, avec le Colonel-Médecin Millecamps, nous sommes aux prises avec les problèmes de prophylaxie des maladies professionnelles et des solutions apportées aux différentes nuisances dues à la pollution : bruit, luminosité, chaleur, poussières minérales et végétales, accidents mécaniques, électriques et chimiques.

A tous présents et absents, mes sincères remerciements, non seulement pour vos enseignements que j'ai reçus, mais encore pour la dose permettez-moi ce langage médical, la dose de chaleur humaine que chacun de vous y a mise avec générosité.

Les conditions ne pouvaient me permettre d'inviter tous les membres de votre personnel ici, mais je ne peux terminer sans faire remarquer qu'ils ont admirablement adopté le ton que leurs chefs avaient commencé. Chaque fois que ceux-ci étaient absents, c'est eux qui ont toujours pris la relève. Vous leur transmettez ma profonde reconnaissance.

Le premier de ceux-là a été le Cmd. GODDYN ici présent, qui m'a reçu à la gare à ma première sortie du train et avec qui nous partageons la vie de tous les jours. Je ne suis pas près de l'oublier, de même que le Commandant SEGAERT, Capitaine de Corvet, qui m'a hébergé dans son mess pendant toute la durée de mon séjour.

Je cite le 1MC JACOB sans lequel certains aspects de la vie belge, m'auraient échappé, l'EV LAMBRECHTS, psychologue du Centre Hyperbare, dont l'appui logistique et technique a été inestimable et j'en passe.

L'hospitalité d'un pays, c'est en définitive celle de ses hommes. En ce qui me concerne, la BELGIQUE que j'ai connue, c'est vous dans les différents

échanges que nous avons eus, pendant le service comme en dehors. C'est votre image que j'emporte. Puissent vos enseignements être couronnés de succès quand nous allons passer prochainement sur le terrain.

Au revoir, tot wederziens en veel dank voor U allen.

PERSONNEL EXCHANGE PROGRAM



Dans le cadre du P.E.P. (Personnel Exchange Program) les premiers candidats américains sont présentés au Chef d'Etat Major de la Force Navale en présence de l'Attaché naval auprès de l'Ambassade des Etats-Unis.

Réciproquement, quatre membres de la Force Navale ont rejoint l'US NAVY pour une période de deux ans.

GIFT VOOR HULPBETOON



Gedurende de zeereizen met gasten aan boord met de M903 « DUFOUR » werd tweemaal door de deelnemers een omhaling gehouden voor onze kas.

Een eerste maal mochten wij een schenking ontvangen van 1000 (duizend) frank van de officieren, onderofficieren, korporaals en soldaten van de Basis van de 10e JB Wing, die op 12 juni 1975 een studiereis ondernamen aan boord.

Een tweede maal ontvingen wij een schenking van 477 frank van de leden van de Unie der inlichtings- en aktiediensten, afdeling Zuid- en Midden Vlaanderen, dit gedurende hun zeereis in het kader van ZSI-IRP op 27 juni 1975.



OTAN

L'AMIRAL KIDD SUCCEDE A L'AMIRAL COUSINS AU POSTE DE SACLANT

Le Comité des plans de défense du Conseil de l'Atlantique Nord a nommé l'Amiral C. Kidd, Jr., des forces navales des Etats-Unis, au poste de Commandant suprême des Forces Alliées de l'Atlantique pour succéder à l'Amiral Cousins avec les mêmes pouvoirs et fonctions. La nomination de l'Amiral Kidd a pris effet en mai 1975.

Après avoir reçu une lettre du Président des Etats-Unis demandant aux gouvernements-membres de dégager l'Amiral Cousins de ses fonctions de Commandant suprême des forces alliées de l'Atlantique, le Comité des plans de défense a accédé avec un vif regret à cette requête. Au nom des gouvernements représentés, le Comité des plans de défense a exprimé à l'Amiral Cousins sa profonde gratitude pour les services éminents qu'il a rendus pendant son mandat.

C'est sur l'invitation du Comité des plans de défense que le Président des Etats-Unis lui a proposé de nommer l'Amiral Isaac C. Kidd Jr. au poste de Commandant suprême des forces alliées de l'Atlantique. L'Amiral Kidd occupait précédemment le poste de Chef des matériels navals.

REGION DE LA MANCHE ET ZONE ORIENTALE DE L'ATLANTIQUE NOMINATION AU POSTE DE COMMANDANT

Le Comité des plans de défense a annoncé que le Vice-Amiral J.D. Treacher remplacera l'Amiral Sir Terence Lewin, au poste de commandant en chef de la Manche, et de la zone orientale de l'Atlantique, à dater d'octobre 1975, avec grade et prérogatives d'Amiral.

Le Vice-Amiral Treacher a été également nommé par le Royaume-Uni commandant en chef de la flotte en remplacement de l'Amiral Lewin.

Le Vice-Amiral Treacher qui est âgé de 50 ans, occupe actuellement le poste de sous-chef d'état-major de la marine au Ministère de la Défense à Londres.

NOUVEAU COMMANDANT DE LA STANAVFORLANT

Le Captain Arie C.A. Sigmond, des Forces navales des Etats-Unis, a assumé le commandement de la Force Navale atlantique multinationale permanente de l'OTAN.

Le Captain Sigmond a succédé au Commodore D.M. Mainguy, des Forces canadiennes, le 26 mars, à bord du navire canadien « H.M.C.S. ALGONQUIN » à l'Arsenal de Portsmouth, Royaume-Uni. L'« ALGONQUIN » était le navire amiral de l'escadre, mais le commandant de la Force étant maintenant américain, l'amiral a hissé sa marque sur le destroyer « U.S.S. EDWARD McDONNELL » au cours de la cérémonie.

Le Captain Sigmond, 46 ans, est devenu le huitième commodore de l'escadre depuis la création de la Force en janvier 1968. L'escadre navale est une unité du Commandement allié de l'Atlantique de Norfolk, Virginie ; elle se compose actuellement de six bâtiments.



VOETBALWEDSTRIJD COMLOGNAV

Tijdens een bezoek van de tender « SACHSEN-WALD » werd een voetbalwedstrijd georganiseerd tussen de bemanning van de Duitse tender en de ploeg van Comlognav.

Uitslag 4—0 voor Comlognav.

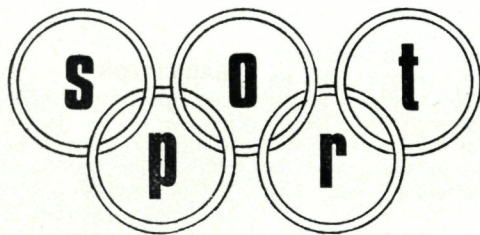
Een vreselijk ongeval heeft op 8 augustus 1975 het leven gekost aan zes jonge matrozen van de Zee-macht; allen waren in opleiding in het Centrum voor Marinevorming te St.-Kruis; het zijn de matrozen DENAMUR Michel uit HANTES-WIHERIES, RENAUT Jean uit JEMAPPES, JEAN André uit HASTIERE-LAVAUUX, FISETTE Alain uit TILLF, DE BOECK uit UKKEL en LARDINOS uit MARCINELLE.

Er heerste die vrijdag dan ook een bedrukte stemming in het kwartier te meer daar er juist een open-deur dag plaats had voor de families van de rekruten.

* * *

Un grave accident d'auto a coûté la vie à six jeunes matelots de la Force Navale; tous étaient en formation au Centre d'Instruction de la Force Navale à St.-Kruis; ce sont les matelots DENAMUR Michel de HANTES-WIHERIES, RENAUT Jean de JEMAPPES, JEAN André de HASTIERE-LAVAUUX, FISETTE Alain de TILLF, DE BOECK de UCCLE et LARDINOIS de MARCINELLE.

Ce vendredi l'atmosphère était tendue car il y avait justement une journée porte-ouverte à la caserne.



Een groep mentaal gehandikapt van VIVAT kwam op bezoek bij Comservost. Na het middagmaal genoten te hebben, werd voor hen een kinderfilm afgedraaid. Op deze vertoning waren ook de kleinsten van de IBIS tegenwoordig.

De begeleiders en gehandikapt poseren graag voor onze fotograaf.



2de INTERNATIONALE WANDELMARATON 200 KM TE ST.-MARTENS-BODEGEM

Verslag door 1MR. DEPOORTER
Vrijdag 5 september jl., 21 uur, start van de 2de INTERNATIONALE WANDELMARATON 200 KM; 5 plaatselijke rondes van 2 x 20 km. De deelnemers marsjeren in 8 vorm, zodat ze na 20 km terug aan het vertrekpunt komen. Er zijn 5 vaste controlepos-

ten op het parkoers. De controleposten liggen op ongeveer 6 km van elkaar.

Klokslag 21.00 uur en bij het horen van het 3de salvo vertrekken de 137 deelnemers aan de wandelmaraton. Een zeer snel vertrek die vlug ontaarde in een loopnummer. De eerste kring van 20 km werd afgelegd in 1u50', de storm was nog niet geluwd en voorts werd er gelopen om een definitieve plaats in te nemen. Pas na 40 km en na 4u10' wedstrijd waren de plaatsen grotendeels ingenomen. De inspanning van de eerste twee ronden was reeds goed voelbaar, immers een wandelaar is geen maratonloper, maar met een voorsprong op het vooropgesteld tijdschema konden de volgende ronden kalmer aangevangen worden. Na de eerste ronde was de uitslag niet slecht, als nummer 7 kwam ik door aan de controlepost. Het was hier niet mogelijk om een voorspelling te doen, want men voelde dat er nog zeer veel factoren de wedstrijd zouden bepalen. Met de verandering van tempo kon deze plaats niet behouden blijven. De tweede ronde van 40 km werd afgelegd in 5u50'. In deze voorbijronde werd ik door verschillende deelnemers voorbijgestoken, maar ik voelde me recupereren en dit gaf me de moed om de 3de ronde te beginnen.

Toestand na 80 km wedstrijd - 17de plaats. Het was dan 07u00 in de morgen, een aangepast morgenmaal zou het lichaam wel versterken. Een beetje verzorging door de dienst van « Het Vlaamse Kruis » en een korte rustpauze zorgden voor de gehele opknapping. Om 08u20 werd opnieuw gestart om de 100 km te bereiken. Gedurende deze 20 km lange tocht werd er geen standwijziging waargenomen, er was een duidelijke stagnatie van de toestand. De 100 km werden bereikt om 11u30, dit was ook de tijd om het middagmaal te nemen. Het tweede gedeelte van de 3de ronde begon om 12u15 en om 15u00 waren de 120 km achter de rug. Op dit ogenblik begon de aftelling: nog twee ronden van 40 km.

De loeiende sirene van de dienst 900 toonde aan dat het parcours reeds veel slachtoffers gemaakt had. Met de regelmaat van de klok werden de al te vurige deelnemers geveld. Opgave was de enige uitweg voor deze slachtoffers.

Een stipt na te volgen timing kan hier wel ééns redding brengen, want het is niet het geschikte ogenblik om nutteloos met zijn krachten rond te springen. Niettegenstaande dit alles was er geen tijd meer om te rusten. Van de ene controlepost naar de andere, enkel een vraag naar de toestand op het parcours en terug vooruit. Het staat zo vast als zeker dat de 2 laatste ronden aan een hoog tempo dienden afgelegd te worden. De pijn in de kniegewrichten lieten het niet toe om terug te lopen. Enkel het opvoeren van de kadans om over te gaan naar snelwandelen zouden de wedstrijd kunnen bepalen.

Vierde ronde, het is 15u00. De conditie is terug verbeterd, de kleine tempowijziging in de vorige ronde heeft zijn vruchten opgeleverd en nu overgaan tot de actie. Met een regelmatige tred van 152 passen/minuut werd de vierde ronde ingezet. Stapsgewijze werden de concurrenten bijgebeend, de ene vlugger dan de andere, maar er steeds op voorzien dat meestappen in mijn spoor niet mocht geduld worden. Dit vergde af en toe veel van mijn krachten die niet meer zo vlug recupereerden. De eerste kring van de 4de ronde is bijna achter de rug. Toeschouwers brengen mij op de hoogte dat

op een 700 m voor mij een para-commando in moeilijkheden verkeert. Dit was een eerste stimulans. Deze moest ingehaald worden, en voor de controlepost aan km 160 was dit gebeurd. Nu begon de plaats een zekere rol te spelen. De 5de ronde werd aangevat om 17u15. Moeizaam, maar met de aankomst voor ogen was het laatste uitpersing van de krachten. Nog meer dan in de vierde ronde werden de concurrenten achter gelaten, het was een moeilijke opgave, immers men kon niet met zekerheid weten wie al of niet aan de laatste ronde bezig was. Alleen de controlepost kon daarop een juist antwoord geven.

De ene na de andere ging zich langs de weg zetten wachtend op de bezemwagen. Voor hen was de wedstrijd afgelopen. In de laatste 15 km werd nog één deelnemer ingehaald en losgelopen. Vanop 500 meter was de aankomst in het zicht. Het einddoel was bereikt. Hoeveel er reeds binnen waren en de klassering zegden me niets. Het voornaamste was bereikt: aankomen. Naderhand werd de uitslag medegedeeld en zag er als volgt uit:

1*. Jan Vos (Nederland)	24u06'
2*. Manfred Loch (Duitsland)	25u55'
3*. Provis (Frankrijk)	27u25'
4*. Merckx Karel (België)	28u07'
5*. Depoorter (België - militair) (COMLOGNAV)	28u25'

...

BADMINTON

Een sporttak dat wind in de zeilen heeft is badminton. Het is dan ook niet verwonderlijk dat badminton reeds druk beoefend wordt in COMIENAV. Het is een gezonde sport; niet brutaal en ideaal om zich op elke leeftijd fit te houden. 1MC RUBAY (kampioen van de Zeemacht) en 1MC ROELANDS doen een beroep op iedereen om deze sport te beoefenen.

Le badminton, un sport jeune en vogue actuellement compte déjà de nombreux adeptes au Centre de Formation Navale. Ce sport qui requiert une certaine agilité est recommandé pour garder une bonne condition physique. Les intéressés (et nous espérons qu'il y en aura beaucoup) peuvent s'adresser au 1DC RUBAY (Champion de la Force Navale) ou au 1MC ROELANDS (Moniteur de Sport).

...

INDIVIDUELE MILITAIRE ATLETIEKKAMPIOENSCHAPPEN CHAMPIONNATS MILITAIRES INDIVIDUELS D'ATHLETISME

De 1MC/KRO DE WOLF (a/b van de «MECHELEN») heeft tijdens deze kampioenschappen de titel van militair kampioen 1975 in de proef hoogspringen behaald met een sprong van 1,80 m.

Oprechte gelukwensen aan 1MC/KRO DE WOLF voor deze prachtige prestatie.

Le 1MC/COR DE WOLF (a/b du «MECHELEN») a obtenu pendant ces championnats le titre de Champion Militaire 1975 dans l'épreuve du saut en hauteur avec un saut de 1,80 m.

Sincères félicitations au 1MC/COR DE WOLF pour cette prestation.

INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

BENOEMINGEN - NOMINATIONS

KB 16505 - 07 MEI 75

KB 16549 - 27 MEI 75

De reserveofficieren hierna vermeld werden op 27 juni 1975 benoemd tot reserveluitenant ter zee 1e klas.

AR 16505 - 07 MAI 75

AR 16549 - 27 MAI 75

Benoemd tot reserveluitenant ter zee.

Ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau de réserve.

PEUTEMAN R.	95931
BAECK G.	95976
DE BOLLE H.	95978
MUYLLE N.	95984

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau de 1ère classe le 27 juin 1975.

DANNEEL G.	95399
ANDRE P.	95430
BETRAINS C.	95447
LOUCKX P.	95450
GARRE C.	95451
SCULIER J.	95454

Benoemd tot reservevaandrig ter zee.

Ont été nommés au grade d'enseigne de vaisseau de réserve.

LAMMENS G.	96266
REMACLE J.	96307
DE LOCHT J.	96348
SOURIS H.	96417
VAN DE VEKEN P.	96423
RAYET P.	96426
WYNGAARD J.	96441
VAN NECK J.	96451

WEST-VLAANDEREN

Kalender der activiteiten

Prestatie « Frankfurt I »

Van 1 tot 4 mei nam een belangrijke delegatie marineofficieren van de afdeling « West-Vlaanderen » deel aan de prestatie « Frankfurt I ». Het werd een onvergetelijke reis naar Wiesbaden, Darmstadt en Frankfurt a/Main. Een uitgebreid verslag over deze activiteit verscheen in een vorige uitgave van Info-Reserve.

Internationale Schietcompetitie te Duinkerken

Op 10 mei laatstleden trok de schuttersploeg « West-Vlaanderen » ditmaal naar Frankrijk om er in de beroemde kapersstad Duinkerken de 1ste Internationale Schietcompetitie van de lokale officierenkring te betwisten. Prijsuitreiking en receptie in het stadhuis besloten deze verboederingsdag met onze Noordfranse collega's. Ook over deze activiteit verscheen uitgebreid commentaar in een vorig nummer van Neptunus.

Zomerbal te Oostende

Zo de eerste twee activiteiten « West-Vlaanderen » in het buitenland plaats vonden, bleef de afdeling op 27 juni in eigen gebied om er traditiegetrouw haar zomerbal te organiseren in de salons van de officiersmess van de Bootsman Jonsenkazerne. Circa 150 leden en sympatizanten woonden de avond bij. Onder de aanwezigen : de voltallige delegatie van « Frankfurt I », kollega's uit Duinkerken en bevriende officieren van de R.M.T. en de Belgische Zeeloodsenvereniging. Voor alle aanwezigen een zeer geprezen avond !

Vide Internationale Schietcompetitie van de Zeemacht

De Vide Internationale Schietcompetitie der RO-ZM ging op 4 oktober te Oostende door en werd georganiseerd door de Westvlaamse kring. Franse, Nederlandse en Westduitse schuttersploegen beoefden reeds hun opkomst. Andermaal werd deze activiteit een grote verbroederingsdag voor geallieerde reserveofficieren. Meer nieuws hieromtrent in onze volgende Info-Reserve.

Schutterswedstrijd te Lorch a/Rhein

« West-Vlaanderen » opnieuw in het buitenland ! Op uitnodiging van onze Westduitse kollega's trok onze schuttersploeg op 30 augustus naar Lorch a/Rhein voor het betwisten van de Internationale Schutterswedstrijd ingericht door het verbond der Duitse reserveofficieren. Meer nieuws over deze activiteit verschijnt in de volgende uitgave van Info-Reserve.

ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE A.S.B.L. NATIONALE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT V.Z.W.

7.6.75

Réunion trimestrielle à Bruxelles

La répartition entre sections, mise au point par le Bureau National à Frameries, est approuvée. Les nouvelles sections à créer pour couvrir l'entière du pays sont :

- secteur OUDENAARDE-NINOVE-MENEN-KORTRIJK
- secteur WEST-VLAANDEREN
- secteur HASSELT
- secteur JODOIGNE
- secteur CHARLEROI
- secteur LUXEMBOURG

Les statuts nationaux sont également approuvés par les délégations présentes.

23.6.75

Nationale inscheping bij de Zeemacht te Oostende

Een honderdtal oudgedienden waaronder sommigen met hun echtgenote namen deel met groot genoegen en met hun nationale voorzitter Gilbert DEBAISIEUX aan deze inscheping, niettegenstaande dat het op een maandagnamiddag plaats had.

Ze waren verdeeld onder de M.S.O. 903 « DUFOR » (secties van Tienen en Luik) M.S.O. 907 « VAN ARTEVELDE » (sectie van Bergen) en M.S.O. 902 « VAN HAVERBEKE » (secties van Gent, Ourthe-Amblève, Verviers en Brussel).

De drie schepen maakten samen een kleine tocht langs de kust onder een bewolkte hemel.

Rectifications liste des sections au 8.3.75

Liège :

No. de téléphone du président Leon MEURMANS : 041 - 26.44.57.

Namur :

Adresse du président LIEGEOIS :
rue du Vallon, no. 12, 5004 BOUGE.

« H.M.S. VICTORY »

Un crest du « VICTORY » a été ramené au local A.B.A.F.N. par une délégation d'Anciens qui s'était rendue à PORTSMOUTH en mai dernier pour y visiter l'un des plus célèbres si pas le plus célèbre des navires à voile encore conservés à l'heure actuelle.

26.6.75

Banquet Bruxelles-Liège

Ces deux sections jumelées depuis de nombreuses années fêtent alternativement dans chacune des deux villes les liens d'amitié qui les unissent. Le banquet 1975 s'est déroulé à Bruxelles au restaurant PANTHEON sous la basilique nationale de Koekelberg dans une excellente ambiance avec comme invités le Cdt VAN DYCKE du MSO 903 « DUFOR » (parrainé par la Ville de Bruxelles) et le CPF r DELGOFFE accompagnés de leur dame.

19.7.75

« H.M.S. DUNDAS » au port de Bruxelles

Ce navire avait déjà rendu visite à Bruxelles en février 1971 - à l'époque avec son sistership de la Blackwood class « HARDY » - et avait laissé dans l'esprit des anciens l'impérissable souvenir d'une mémorable soirée. Il fut également l'un des premiers navires en visite à Bruxelles, dont le crest inaugura l'impressionnante collection réunie depuis lors par l'A.B.A.F.N. en son local.

C'est dire si l'équipage 1975 du « DUNDAS » fut accueilli à bras ouverts par les anciens pour le verre de l'amitié.

L'Association Bruxelloise des Anciens de la Force Navale, ASBL, organise cette année son

9ème GRAND BAL ANNUEL

dans la grande salle de l'ancien hôtel communal de LAEKEN Place Emile Bockstael 1020 Bruxelles, le samedi 25 octobre 75.

Ce bal organisé avec la collaboration de la Force Navale Belge, de l'Association Nationale des Anciens de la Force Navale et du Corps des Cadets de Marine section de Bruxelles sera agrémenté d'une tombola monstre.

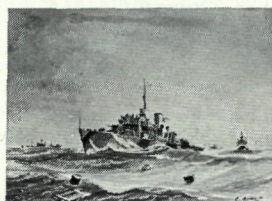
neptunus winkeltje

boutique neptunus

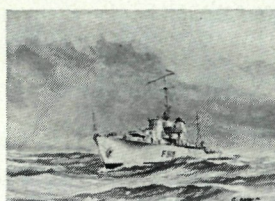
**Commandez
dès à présent
vos cartes de vœux 1976**



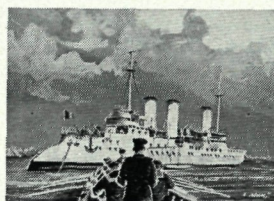
**Bestel nu
reeds uw wenskaarten
voor 1976**



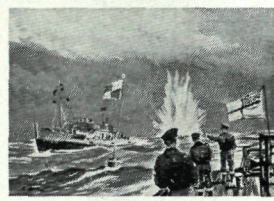
H.M.S. BUTTERCUP



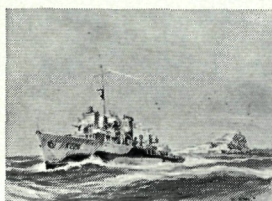
V. BILLET



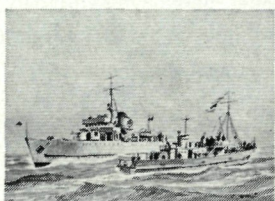
D'ENTRECASTEAU



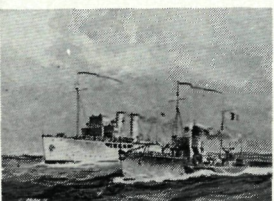
M.M.S.



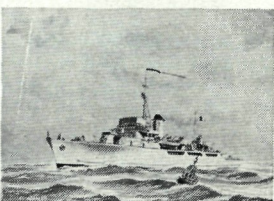
H.M.S. GODETIA



BREYDEL



ZINNIA



ARTEVELDE

Cette série de huit cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les gouaches de l'artiste Carlo Adam, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 80,— F, T.V.A. incluse.

Malgré la hausse énorme du prix de papier et des fournitures d'imprimerie, Neptunus peut livrer ces cartes au prix de lancement de l'année dernière.

Vu la demande considérable, ces cartes sont réservées exclusivement aux lecteurs de Neptunus. Les enveloppes et encarts de vœux, en quatre langues, sont compris dans le prix.

Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleurendruk, gemaakt naar de prachtige gouaches van de marinekunstenaar Carlo Adam, zijn verkrijgbaar per reeks van acht aan de som van 80,— F, B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de lanceerprijs van verleden jaar en dit door een massale aankoop.

De resterende kaarten voor 1976 zijn gezien de grote aanvraag eerder beperkt en worden voorbehouden aan de lezers van Neptunus. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de cmslagen en een viertalig invoegblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.

ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,— F + 4,5 portkosten.



AUTO-COLLANT

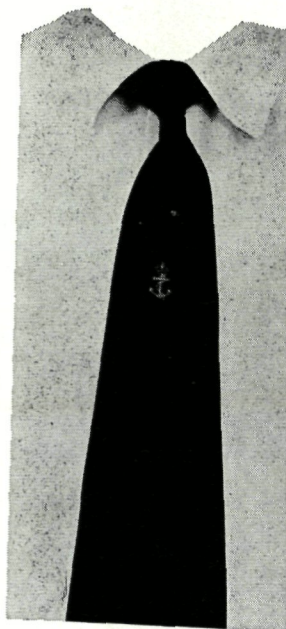
Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc.

Format réel 8 x 9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,— F + 4,5 de port.

boutique neptunus

neptunus winkeltje



LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 200,— fr., T.V.A. incluse.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus Ostende.

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 200,— fr., B.T.W. inbegrepen.

Enkel door overschrijving/storting op rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus Oostende.

BELANGRIJK !

Neptunus stelt U zijn nieuwe gasaansteker voor. De prijs : slechts 150 F, BTW inbegrepen + 25 F portkosten. Zijn elegantie zal U bekoren en zijn degelijkheid vormt een levenslange garantie. Daarbij komt nog de mogelijkheid om slechts voor 20 F, « Zeemacht » of « Force Navale », in te laten graveren of eventueel uw eigen naam of voornaam aan 5 F per letter.

IMPORTANT !

150 F, TVA comprise, + 25 F frais de port, est le prix du nouveau briquet rechargeable proposé par Neptunus. Son élégance vous le fera envier. Sa robustesse vous le fera garder. De plus il vous est loisible d'y faire graver pour 20 F Force Navale ou Zeemacht ou votre propre nom, prénom pour 5 F la lettre.



neptunus winkeltje

boutique neptunus



Enkel door overschrijving / storting
voor rekening nummer **473-6090311-30**
van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par
virement / versement pour compte
473-6090311-30 de Neptunus.

HET « T-SHIRT » - ZEEMACHT

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small, medium en large met volgende opdrukken :

ZEEMACHT of FORCE NAVALE

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 200,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.



LE « T-SHIRT » - FORCE NAVALE

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en 3 tailles : small, medium et large avec les impressions suivantes au choix :

FORCE NAVALE ou ZEEMACHT

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 200,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

winkeltje - laatste nieuwigheden

boutique - dernières nouveautés

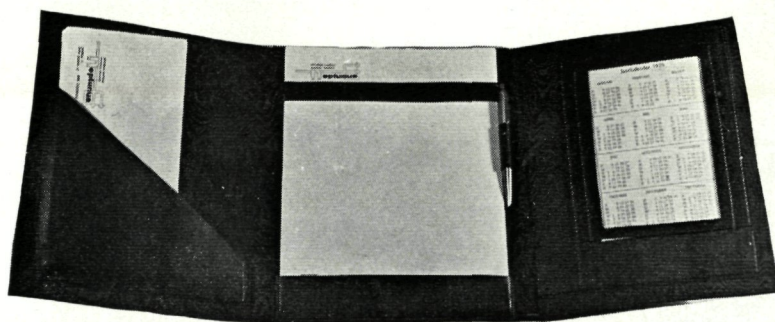
BLOC NOTE DE BUREAU



En simili-cuir noir ou bleu-marine avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier ; format 25 x 19 cm.
Prix : 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leider met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender ; formaat 25 x 19 cm.
Prijs : 295 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.



DRIELEDIGE SCHRIJFMAP

Grote drieledige schrijfmap in zwart simili-leider met groot meerkleurig wapen Zeemacht, bijpassende kogelpen en kalender, gevoerd in zwart satijn. Formaat gesloten 28 x 24 cm, open 28 x 70 cm.

Prijs : 450 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

WANDKALENDER

Zeer mooie eeuwigdurende wandkalender in zwart simili-leider, met meerkleurig groot wapen Zeemacht en thermometer.

Prijs : 295 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

POCHETTE-ECRITOIRE A 3 COMPARTIMENTS

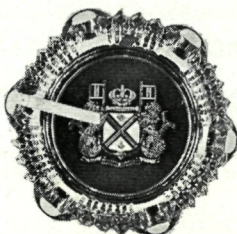
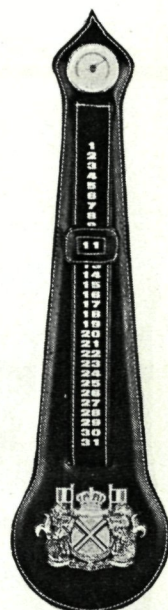
En simili-cuir noir, avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier, doublé satin noir. Format : fermée 24 x 28 cm, ouverte 27 x 70 cm.

Prix : 450 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

CALENDRIER MURIAL

Type perpétuel, en simili-cuir noir, avec écusson colorié Force Navale et thermomètre.

Prix : 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.



PRACHTIGE ASBAK

Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief, uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering.

Prijs : 295 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

CENDRIER DE LUXE

En demi-cristal, sur base en bois ; avec grand écusson colorié Force Navale en relief. Peut également être utilisée en décoration murale.

Prix : 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

ZEEMANSAGENDA

Een nieuwe formule, een nieuw en handig formaat (10 x 14,5 cm). Een blz. per week, met aanduiding van zon- en feestdagen ; hoog- en laagwaterpeil te Oostende ; omzettafels voor hoog- en laagwater in andere belangrijke Europese havens ; maanstanden ; aanduiding kleine en grote vlaggetoel ; schepen Zeemacht ; meteorologische kaart ; nuttige adressen. Dit alles opgeborgen in een zwarte plastic kft met goudopdruk. Prijs 40 F, inklusief B.T.W. — Voorraad beperkt !

AGENDA DU MARIN 1975

Nouvelle formule, nouveau format très pratique (10 x 14,5 cm). Un feuillet par semaine, avec indication des dimanches et jours fériés ; heures de marées hautes et basses à Ostende ; table de conversion pour heures de marées hautes et basses d'autres ports européens importants ; phases de la lune ; indications des grands ou petits pavos ; bâtiments Force Navale ; carte météorologiques ; adresses utiles.

Dans une couverture plastique noire avec impression or.

Prix : 40 F, T.V.A. incluse. — Stock restreint !

drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

typo - offset

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1



edmond depaire

S. A.

N. V.

02-426.98.20

uw vervoerder

votre transporteur

havenlaan 94, avenue du port, bxl.

BANKSERVICE

NAAR MAAT VOOR IEDEREEN



Generale Bankmaatschappij



louvers
rolluiken
vouwdeuren
vouwwanden
zonnetenten
zonneblinden
badafsluitingen

J. MORETUSLEI 586 — WILRIJK

TELEFOON : 27.78.20

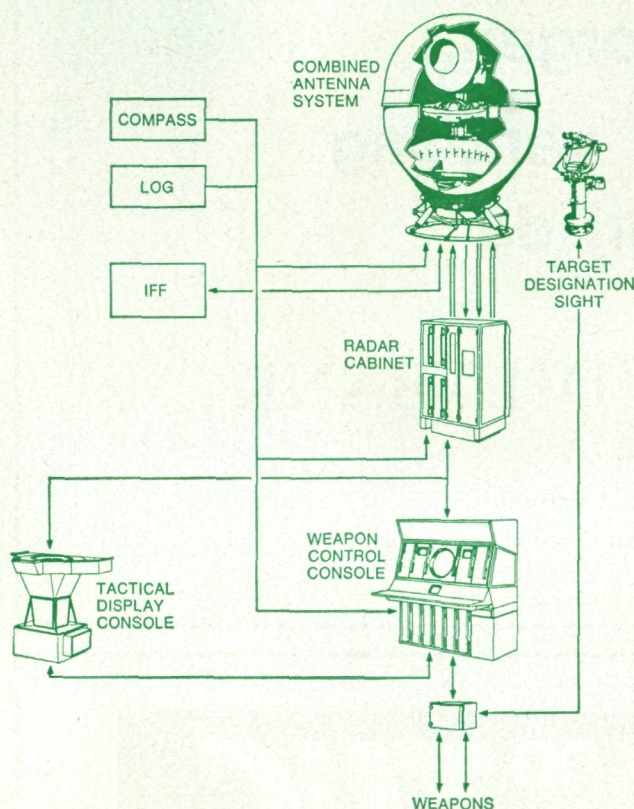
N.V. INES - BELGIUM

leaders in electronics

tel. : (031) 28.10.32 (10 lijnen) - telex : 31895
Terbekehofdreef 54
2610 Wilrijk

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

Signaal's Mini-gevechtssysteem



Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

- waarschuwing voor lucht- en zee-doelen
- verwerking van tactische gegevens
- beeldweergave van tactische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

Aan boord van grotere schepen kan het systeem of deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem of een autonome vuurleidingseenheid zijn.

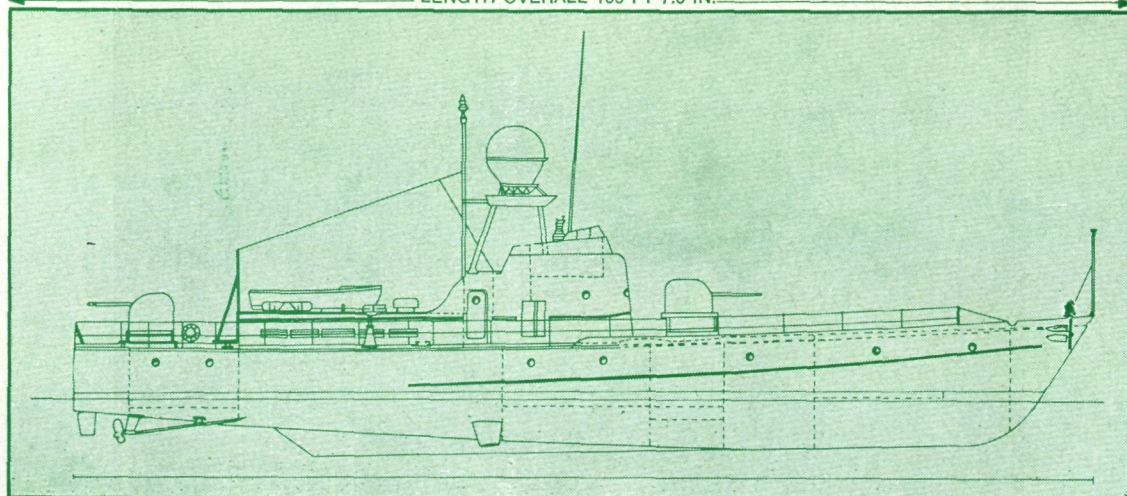
Hollandse Signaalapparaten BV

Hengelo. Radar-, vuurleidings-, „data- handling”- en luchtverkeersleidingssystemen.



S 41

LENGTH OVERALL 109 FT 7.0 IN.



**Denk ook aan
morgen.**

**Spaar vandaag
bij de**

KB KREDIETBANK

695 kantoren
waarvan zeker een in uw buurt

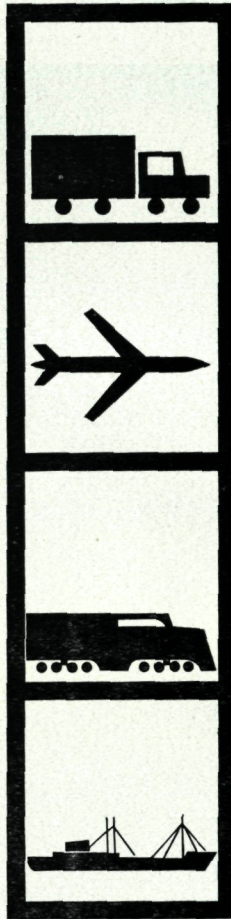
ik ben tuk op *TUC*



publiant/emap

PAREIN®

**MORE THAN
2,000 SHIPS
FLY
THE SHELL FLAG!**



More than 2,000 ships supplying some hundred Shell distribution companies, scattered over the whole world, fly the Shell colours. Thanks to these ships, Shell products are available in some

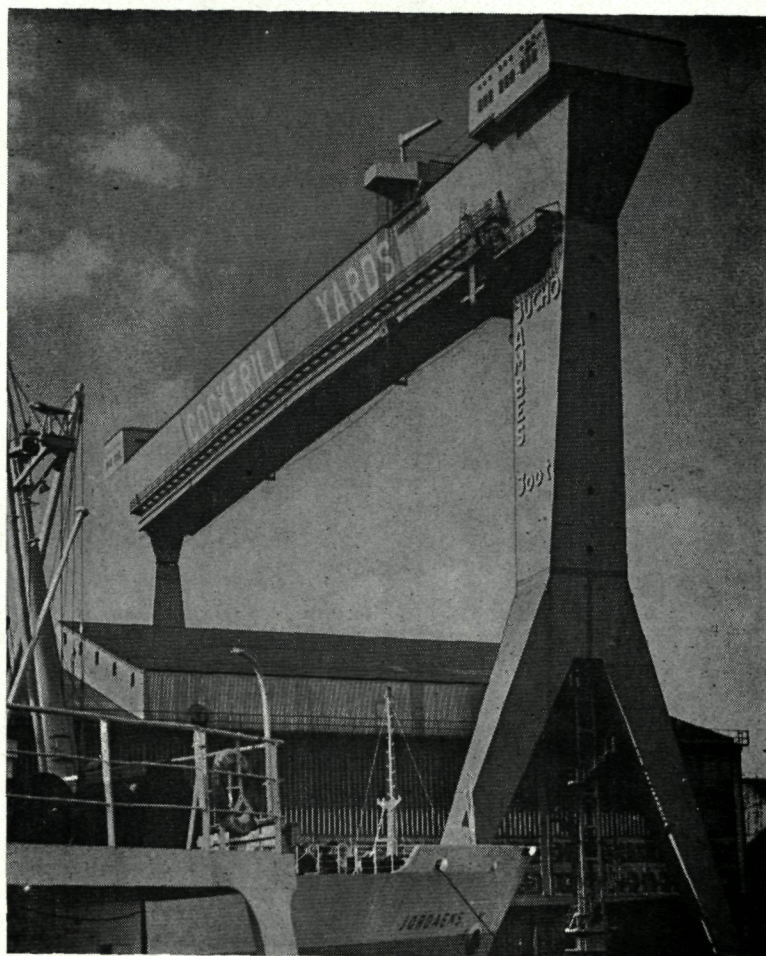


Belgian Shell-Brussels

85,000 garages and petrol stations, nearly 1,500 airports and more than 300 harbours! This world-wide organization allows Shell to guarantee you unequalled supply security and delivery speed.

BOUWEN - OMBOUWEN
HERSTELLEN - DOKKEN EN
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE
WERKEN

tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.

Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hek-
treilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues,
chalutiers, dragueurs de mines etc...



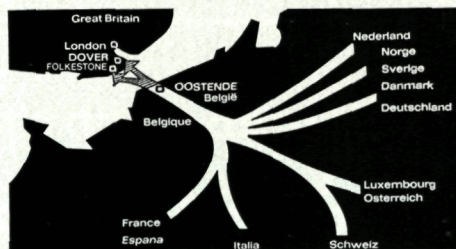
Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS



ANTWERPEN-OOSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Britannië

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



* Van 9 tot 14 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.

* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.

* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:

Reizigers zonder voertuig: dagexcursies, shopping trips (36 u.), winter-weekend excursies en nachttourbiljetten.

Automobilisten: minitours (5 dagen): forfaitaire prijs (gratis vervoer van de wagen).

36 u. excursies: enkele prijs voor vervoer, heen en terug, van de wagen en zijn passagier(s).

Inlichtingen, kosteloze dekumentatie, enz.

— Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.

— Regie voor Maritiem Transport
Beillardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 512.51.65).
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

HANDELM AATSC HAP P I J

Demaerel

IMPORT — EXPORT

Dealers to shiphandlers and aircaterers

Duty Free Stores and provisions

Hessenplein 25

2000 ANTWERPEN

Telef. 31.98.00 - 32.35.10 - 32.68.06

Telex 33803

BOELWERF

N.V.

TEMSE

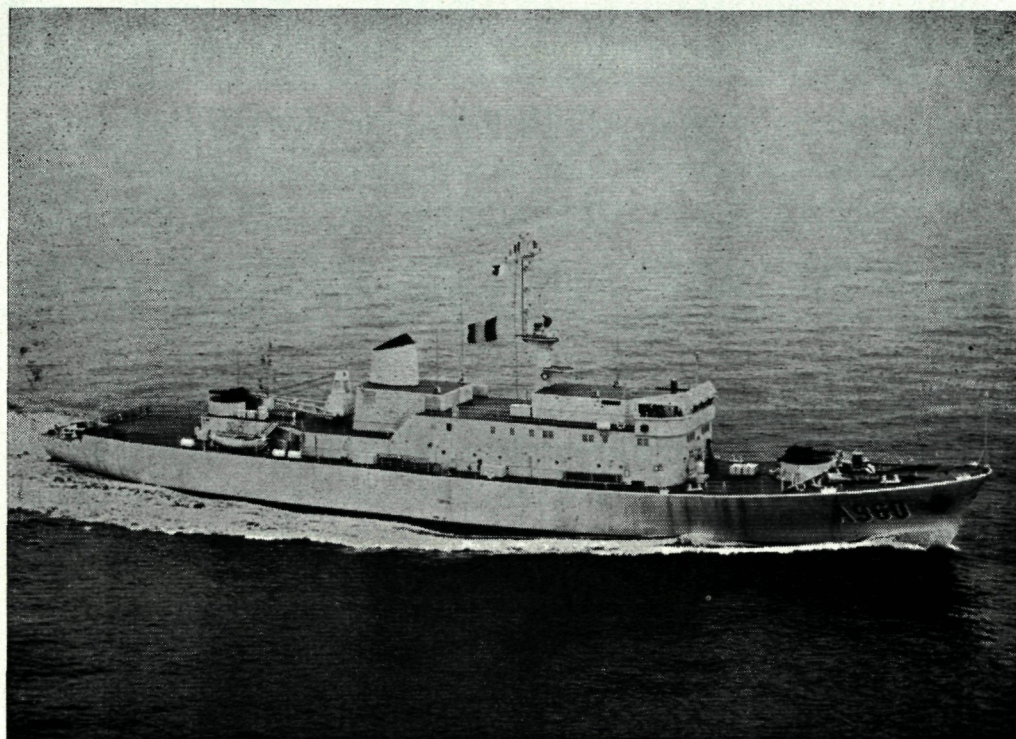
S. A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



**Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers**

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », et de 4 dragueurs de mines côtiers**

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

zoeken voor
onmiddellijke
indiensttreding

DEKOFFICIEREN

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

MACHINEOFFICIEREN

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-
boekje bij de Dienst Varend Personeel,
Leopolddok 214, ANTWERPEN of tele-
foneren op nr. (031) 41.14.80 app. 378

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
De Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
Le Commodore Poskin, Bruxelles
Le Commodore e.r. Lurquin, Oostende
Le Commodore e.r. Robins, Laeken
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl
CPV Tanghe, Oostende
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Fregatkapitein Parisi, Gent
Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne
Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk
Fregatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
Fregatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate Hutse, Oostende
Le Capitaine de Frégate (R) Mertens G., France
Fregattenkapitän Aufermann, Darmstadt
Lt.-Col. Lange, Mil. Attaché, Bxl
CPF (R) Bekaert, Oostende
CPF Van Gelder, Mechelen
Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
Le Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort
Fregatkapitein (R) Verrees, Turnhout
Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
Le Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
Korvetkapitein (R) Smets, Eksel
LtKOL (R) Wauters, Temse
Le Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek
Le Capitaine de Corvette Ségaert V., Oostende
Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl
Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl
Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
Le Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek
CPC (R) Masure, Oostende
Korvetkapitein (R) Persoons, Berchem
1 LV Verheyden, Stene
1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
1LV e.r. Becquaert, Berchem
1LV (R) Carlier, Keerbergen
1LV Van Laer, Antwerpen
1LV Remy, Uccle
1LV (R) Maertens de Noordhout B., Tilff
LDV (R) De Sloover, Bruxelles
LDV (R) Demoulin, Bxl
LDV Van Der Velde, Wommel
LDV (R) Rayé, Kraainem
EDV (R) Lambin, Fontaine-l'Évêque
EDV (R) Horion, Evere
EDV (R) Dobson, Antwerpen
Le Commandant Adrien, Uccle
Le Capitaine Mertens, Uccle
L'aumônier Cuyllits, Uccle
2EV (R) Van Den Bulck, Antwerpen
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, Oostende
Club Officiers St.-Kruis
Club Officiers Zeebrugge
Verbroedering Royal Navy, Oostende

1MP o.r. Schram A., Eernegem
1MT (R) Pauwels, Langdorp
Damar Verschooten, Oostende
Marine Basis Kallo
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
Marine Kadettankorps, Mechelen
Tabagie Onderofficiers, Comservost
Tropenkantien, Zeebrugge
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
L'administration communale de Verviers
De stad Oudenaarde
L'administration communale de Charleroi
Gemeentebestuur St.-Truiden
De stad Knokke
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
L'administration communale d'Andenne
L'administration communale de Visé
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Het gemeentebestuur van Mechelen
Le Baron Kronacker, Antwerpen
Le Comte d'Ursel, Moulbaix
Le Vicomte Pouillet, Uccle
Mme Vve Timmermans, Oostende
Mme Vve Flahaut, Den Haan
Madame Truffaut, Liège
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boudens, Oostende
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bxl
De Heer De Hondt J., Oostende
De Heer Verhaeghe, Ixelles
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
Monsieur Janssens, Uccle
Monsieur Geonet, Marcinelle
Monsieur Pallemarts, Bxl
Monsieur Goessens, Lessines
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, Brugge
Monsieur Goor Marc, Etterbeek
Monsieur De Keyser, Waterloo
Anonyme
De Heer De Bie, Buizingen
De Heer Dubois, De Pinte
Caddy-Tailors, Oostende
Dr. Verhaeghe, Eeklo
L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
Les Etablissements Brûlé, Schaerbeek
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
Mercantile Marine, Antwerpen
De Heer Deroo, Gent
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
Hotel Wellington, Oostende
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
Monsieur Pierard, Saint Servais
De Heer Heynen, Antwerpen
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
Cockerill Yards Hoboken
General Stores Shipchandlers, Oostende
De Heer Cools, Brugge
De Heer Deswaene, Ruisbroek
Phoenix Oil Products, Schoten
De Heer Wolf, Oostende
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
Monsieur De Ridder, Evere
S.P.R.L. Covesa, Bruxelles

Le Chevalier Breydel, Bruxelles
Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
De Heer Degeldre, Leuven
Monsieur Bonnevie J., Oostende
Informar, Bruxelles
Monsieur Verlindel, Jette
De Heer Soetens, Oostende
Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
De Heer Grandjean, St.-Niklaas
L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
Club 1MT & Mat COMIENAV, St.-Kruis
Monsieur Schlilm, Arlon
Monsieur Lamproye, Bruxelles
Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
Maag Belux, Bruxelles
Monsieur Roulin, Dinant
Monsieur Vanderhoven, Renaix
De Heer Hauglustaine, Hasselt
S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
Monsieur De Buck, Bruxelles
Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
Monsieur Lenoir, Gaillemarde
Monsieur Martens, Braine Le Comte
Mevrouw Verleye, Brugge
N.V. Kredietbank, Brugge
De Heer Hausman, Oudenaken
De Heer Capens, St.-Niklaas
De Heer Quaghebeur, Oostende
De Heer Decoster, Antwerpen
Le Comte de Launoit, Bruxelles
De Heer Clarysse, Antwerpen
Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
Royal Yacht Club Oostende
De Heer De Herdt, Brussel
De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
De Heer Elslander, Pulle
De Heer De Baere, Aalst
De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
De Heer De Schoenmaeker, Leuven
De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
Monsieur Delrez, Verviers
Monsieur Hervy, Mons
Monsieur Dziedzic, Dampremy
Monsieur Carly, Bruxelles
Monsieur Rombout, Bruxelles
Yacht Club Nieuwpoort
Monsieur Dr. Houard, Seraing
Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
Vereniging voor Hulpbetoon Zeemacht, vzw
Monsieur Aubinet, Grivignee
De Heer Van den Bulck, Antwerpen
De Heer Van Belle, Meerbeke
Monsieur Fievez, Député, Huy
Mevrouw Van Winnendaal, Kortenberg
Monsieur de Brabant, Bxl
Monsieur Marique, Couillet
Monsieur D'Hoogh, Bxl
De Heer Naudts, Oostakker
De Heer Baeyens, Knokke
Internat. Boekhandel, Oostende
De Heer Pierins, Lichtaart
De Heer Soetens, Oostende
Naamloos
Cercle Nautique F.Aé, Bxl
Docteur Sas, Bxl
De Heer Luyens, Oostende

Afgesloten op datum van 10 oktober 1975.
Clôturé à la date du 10 octobre 1975.

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

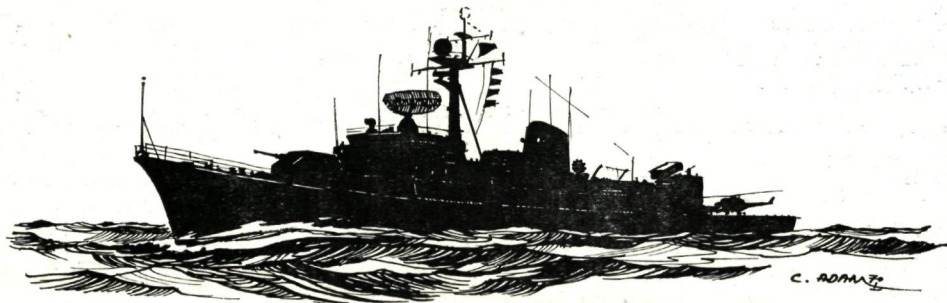
la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h.

Les samedis de 9 h. à 12 h.

PRENEZ CONTACT AVEC

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 19 u.

Op zaterdag van 9 u. tot 12 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

23e jaargang - neptunus 1975-76 - 23e année

nr. 156 - no. 156

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — 280-0400779-12 de neptunus — voor rekening 280-0400779-12 neptunus ou/ of rekening 473-6090311-30 van neptunus — compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessionneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1974, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent